

閲覧用  
持ち出し厳禁

# 札幌市総合交通計画(案)

平成23年10月

札幌市



## 目次

### 《第1編 基本的な考え方》

<b>1. 総合交通計画の目的と位置付け</b> .....	<b>1</b>
1-1 計画の目的 .....	1
1-2 計画の位置付け.....	2
<b>2. 札幌市の現状と交通課題</b> .....	<b>3</b>
2-1 社会経済情勢の変化.....	3
2-1-1 人口減少と少子高齢化、都市内過疎 .....	3
2-1-2 経済活力の低下 .....	8
2-1-3 環境問題への対応 .....	16
2-2 交通を取り巻く状況の変化.....	18
2-2-1 札幌市民の交通実態（道央都市圏パーソントリップ調査結果より） .....	18
2-2-2 札幌市の物流実態 .....	29
2-2-3 公共交通（地下鉄・JR・バス・路面電車） .....	31
2-2-4 自動車交通 .....	39
2-2-5 歩行者 .....	48
2-2-6 自転車 .....	49
2-2-7 広域交通（港湾・新幹線・空港） .....	52
<b>3. 計画理念・基本方針</b> .....	<b>57</b>
3-1 設定の視点 .....	57
3-2 札幌市の「将来都市像」.....	58
3-2-1 第4次札幌市長期総合計画（上位計画） .....	58
3-2-2 札幌市都市計画マスタープラン（上位計画） .....	59
3-2-3 道央都市圏「都市交通マスタープラン」（関連計画） .....	61
3-3 計画理念 .....	63
3-3-1 方向性の整理 .....	63
3-3-2 計画理念の設定 .....	65
3-4 基本方針 .....	67
3-4-1 現状と交通課題の分類 .....	67
3-4-2 基本方針の設定 .....	69
<b>4. 各交通モード</b> .....	<b>71</b>
4-1 札幌市の「交通体系」.....	71
4-2 各交通モードの基本的な考え方.....	73
4-2-1 鉄軌道（地下鉄・鉄道） .....	73
4-2-2 バス .....	78
4-2-3 路面電車 .....	82
4-2-4 交通結節点 .....	86

4-2-5 自動車（道路）	89
4-2-6 駐車場	95
4-2-7 徒歩	102
4-2-8 自転車	107
4-2-9 北海道新幹線	110
4-2-10 航空（丘珠空港）	113
4-3 各交通モードの総括	115
4-3-1 総括表	115
4-3-2 交通体系図	119

## 《第2編 交通戦略》

<b>1. 「交通戦略」の目的と位置づけ</b>	<b>123</b>
<b>2. 交通施策等の体系化（パッケージ化）</b>	<b>124</b>
2-1 交通施策等の体系化（パッケージ化）に関する考え方	124
2-2 交通施策等の体系化	125
2-2-1 『拠点のまちづくり』に関する交通施策等の体系化	125
2-2-2 『都心まちづくり』に関する交通施策等の体系化	127
2-2-3 『都市観光』に関する交通施策等の体系化	129
2-2-4 『広域交通』に関する交通施策等の体系化	131
2-2-5 『環境首都・札幌』に関する交通施策等の体系化	133
2-3 交通施策等の体系化一覧表	135
<b>3. 評価指標</b>	<b>143</b>
3-1 評価指標・目標の考え方	143
3-2 評価指標の設定	143
3-3 目標の設定	145
<b>4. 進行管理</b>	<b>147</b>
4-1 推進体制	147
4-2 協働の取り組み	148

## 参考資料

i. 公共交通利用から見た地域像と人物像の分析	1
ii. ケーススタディ：CO2削減効果（試算例）	26

## 第 1 編 基本的な考え方

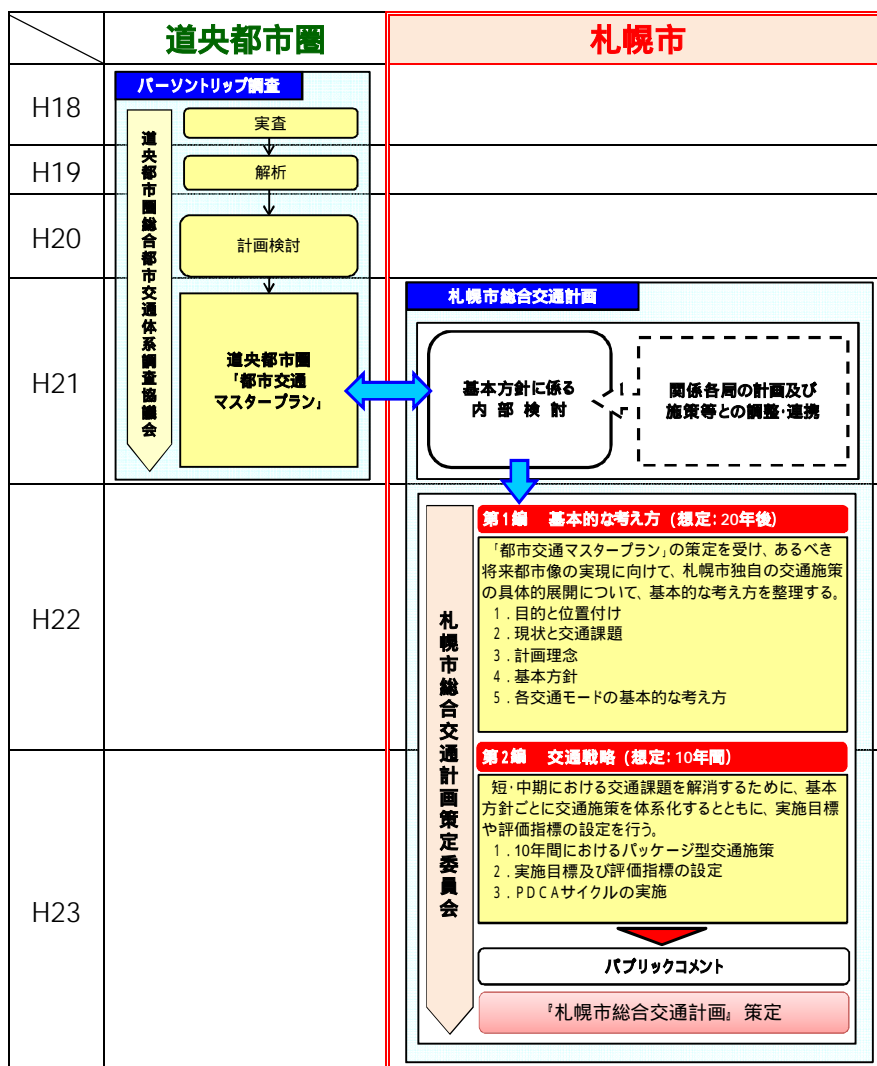
# 1. 総合交通計画の目的と位置付け

## 1-1 計画の目的

札幌市を含む道央都市圏 7 市 3 町では、平成 18 年度より「第 4 回道央都市圏パーソントリップ調査」を実施し、この調査を基に平成 22 年 3 月、道央都市圏「都市交通マスタープラン」を策定しました。

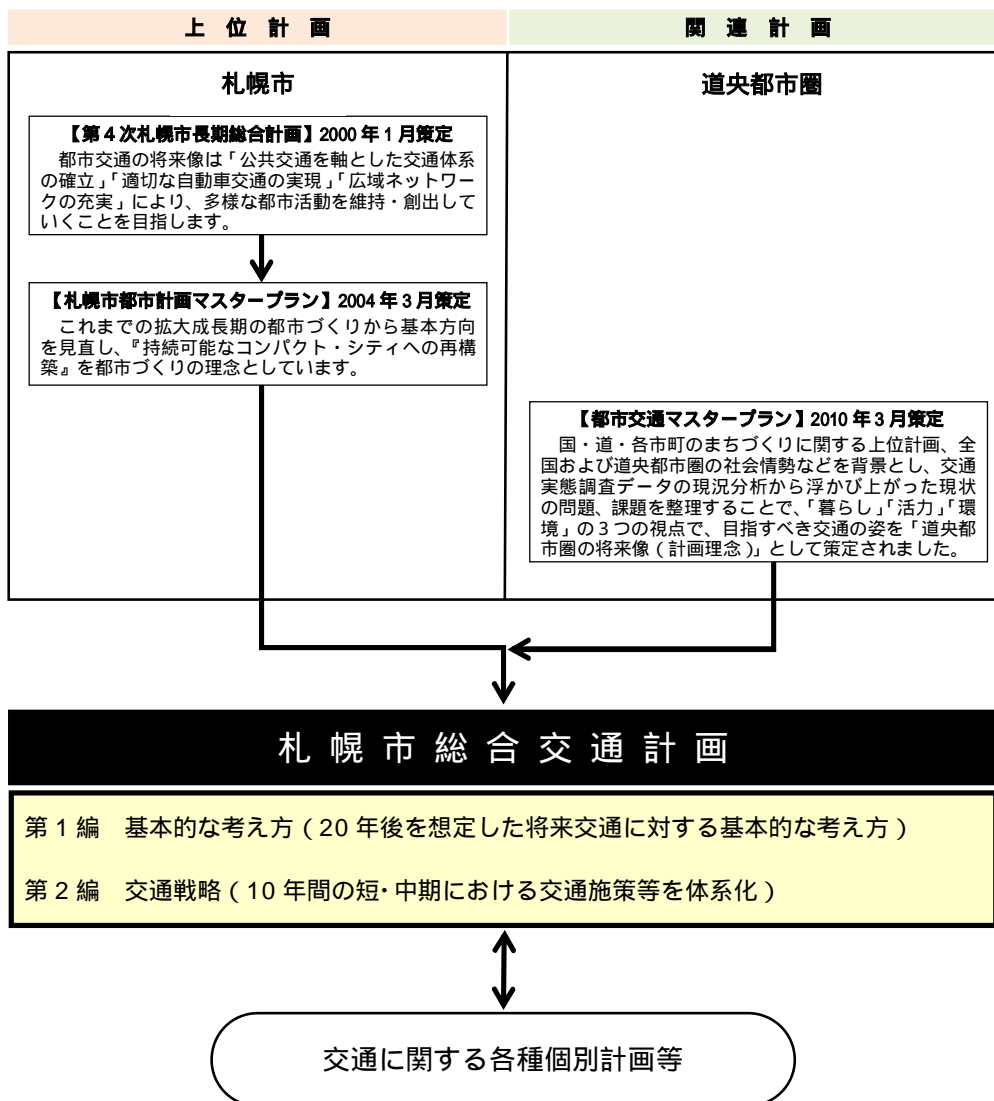
この中では、これまでの人口増加、経済成長といった状況下におけるマスタープランと異なり、想定される将来的な人口減少、少子高齢化の急速な進展、経済活力の低下、低炭素型都市の実現などの課題のある中、道央都市圏のあるべき将来都市像を定め、この実現に向けた交通に関する基本方針が示されました。

これを踏まえ、札幌市独自の 20 年後を想定した将来交通に対する基本的な考え方及び 10 年間の短・中期における交通戦略を取りまとめ、「札幌市総合交通計画」として策定することとしました。



1 - 2 計画の位置付け

「札幌市総合交通計画」は、「第 4 次札幌市長期総合計画」および「札幌市都市計画マスタープラン」といった札幌市における上位計画や、道央都市圏の「都市交通マスタープラン」の基本方針の趣旨を踏まえ、札幌市を取り巻く様々な課題に対応した「将来交通計画」であるとともに、より効果的・効率的に事業展開が図れるよう「各種交通施策・事業を体系化(パッケージ化)した総合的な都市交通計画」であり、札幌市の交通に関する個別計画等を策定・実施する上での“指針”となるものです。



- 対象区域  
札幌市全域を対象
- 計画期間
- (1) 第 1 編「基本的な考え方」  
2011 年度（平成 23 年度）～ 2030 年度（平成 42 年度）の 20 年間
  - (2) 第 2 編「交通戦略」  
2011 年度（平成 23 年度）～ 2020 年度（平成 32 年度）の 10 年間

## 2 . 札幌市の現状と交通課題

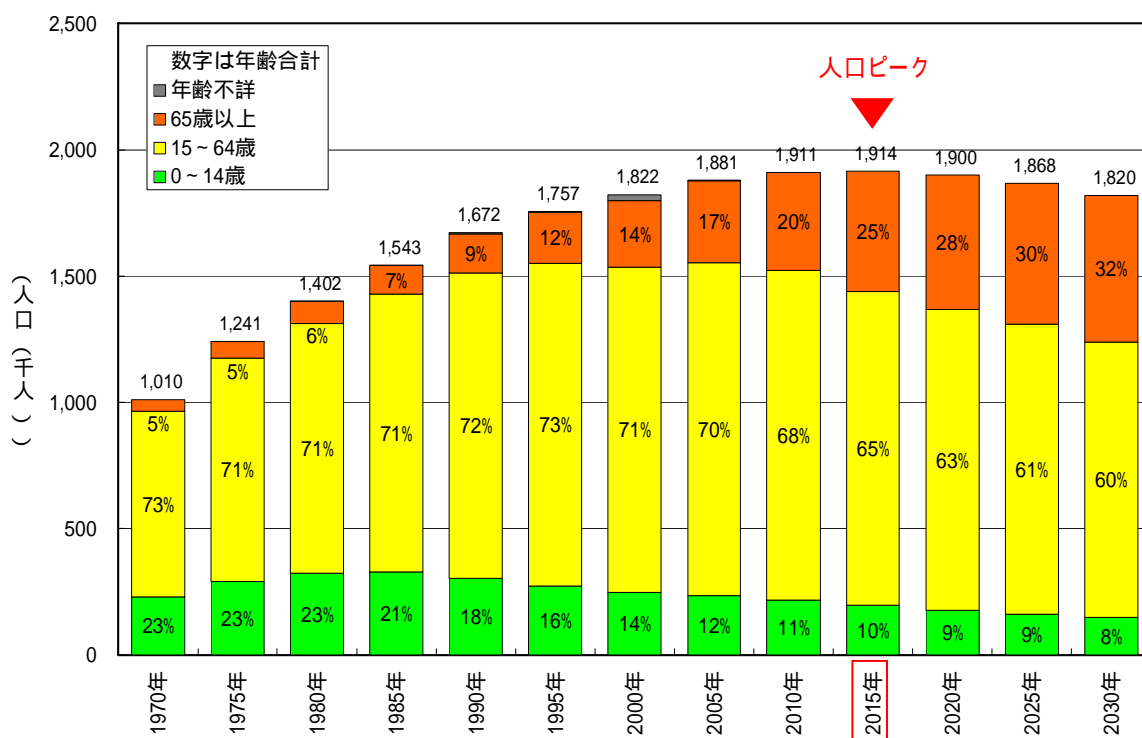
### 2 - 1 社会経済情勢の変化

#### 2-1-1 人口減少と少子高齢化、都市内過疎

##### (1) 人口推移、少子高齢化

人口は増加から減少へ転じ、少子高齢化はいっそう進行。

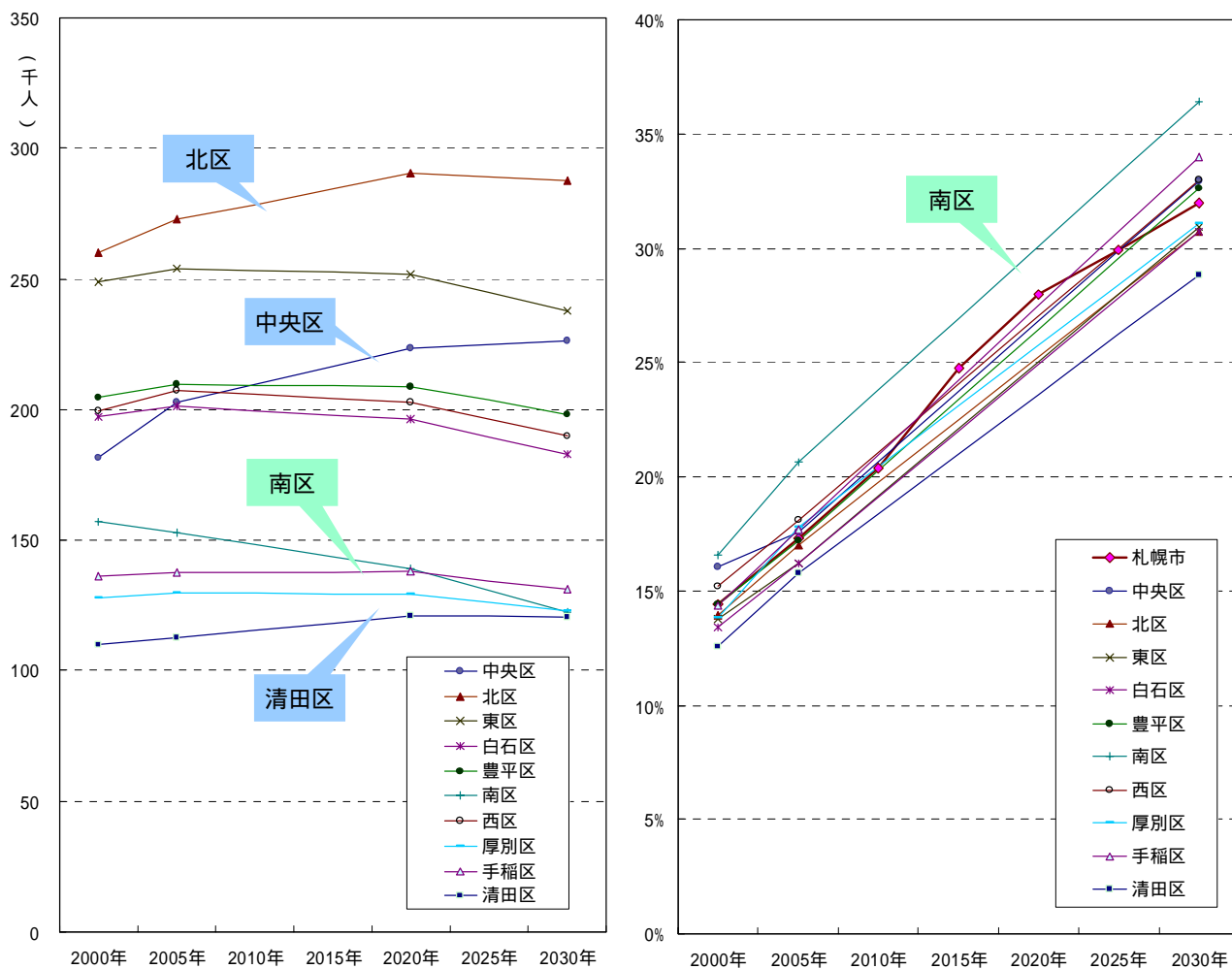
- ・ これまで札幌市の人口は増加してきましたが、2015 年以降は人口減少に転じる見通しです。
- ・ 少子高齢化が急速に進み、高齢者割合は 2005 年の 17% から 2030 年には 32% まで上昇する一方で、年少人口割合は 2005 年の 12% から 2030 年には 8% まで低下する予測となっています。
- ・ 区別に見ると（次ページ図）中央区や北区、清田区では人口が増加しますが、南区では人口減少と高齢化が急速に進行する予測となっています。
- ・ 従来の上昇傾向を前提とした交通施策から大きな転換を図るとともに、急速に進展する高齢化を踏まえ、高齢者の移動手段確保に向けた取り組みが必要となっています。



資料：国勢調査（2005 年まで）、国立社会保障・人口問題研究所推計値（2010 年以降）

図 2-1 年齢構成比の推移





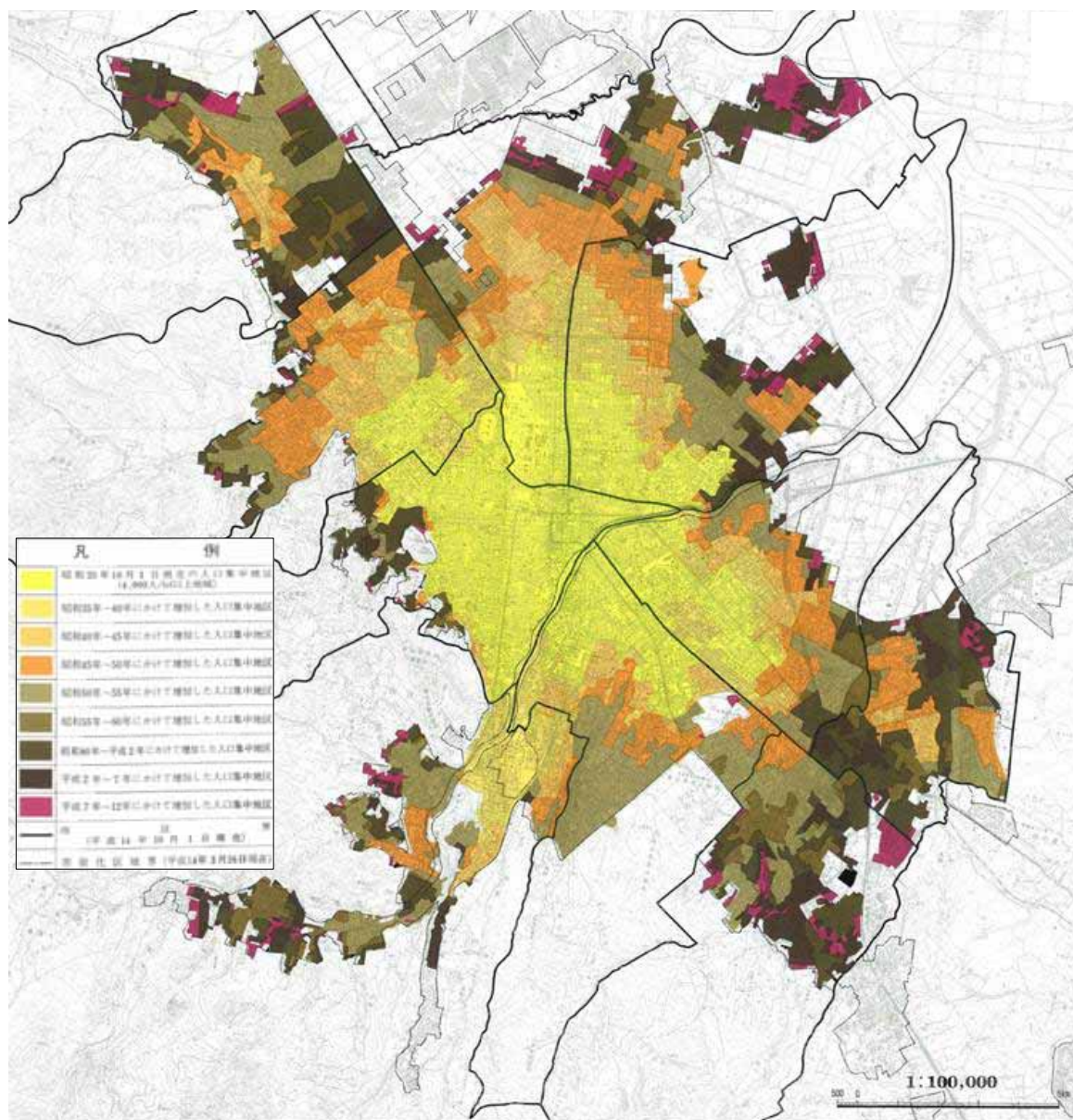
資料：国勢調査（2005年まで）国立社会保障・人口問題研究所推計値（2010年以降の札幌市合計値）  
 第4回道央都市圏パーソントリップ調査（2010年以降の区別の値）

図 2-2 区別の人口推移（左）と高齢者割合の推移（右）

(2) 郊外拡大から拡大抑制へ

これまで郊外へ拡大してきた市街地。局所的に急速な高齢化と人口減少が懸念。

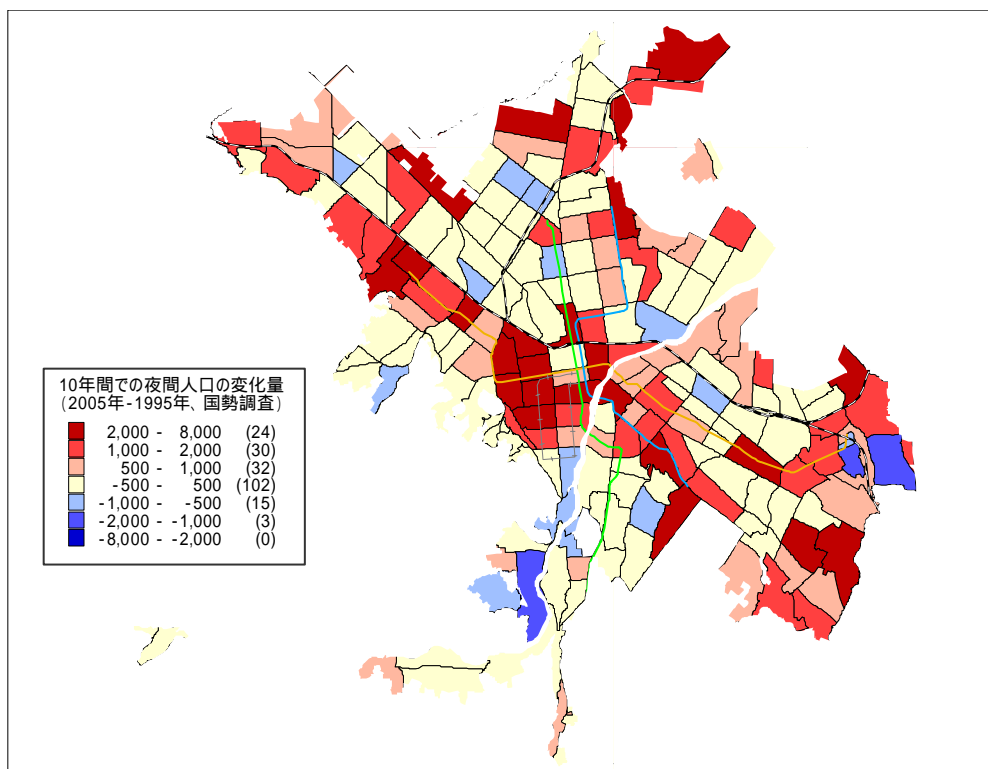
- 札幌市ではこれまで増加する人口の受け皿として、郊外へと市街地を拡大してきました。
- 近年の傾向として、鉄軌道沿線や新興住宅地では人口増加が見られる一方で、郊外住宅地で高齢化と人口減少が生じています。(次ページ図)
- 急速な高齢化や人口減少が局所的に発生するなか、その対応が課題となっています。



資料：札幌市の人口と住宅（2002年）

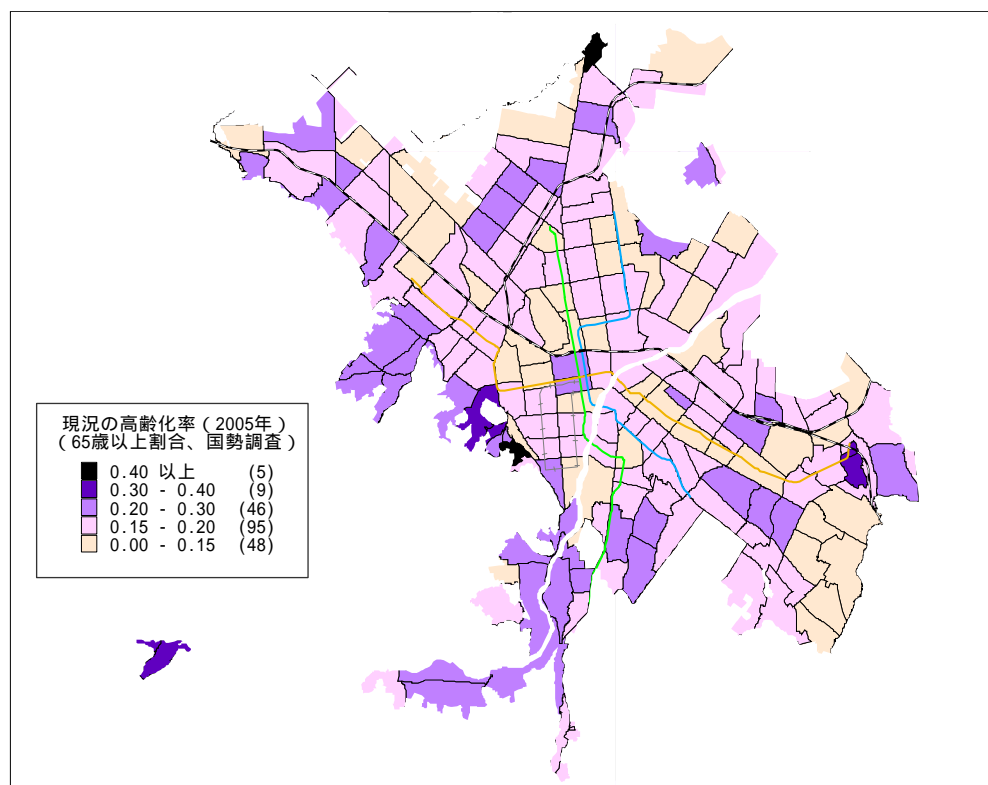
図 2-3 札幌市の DID 地区（人口集中地区）<sup>1</sup>の変遷

<sup>1</sup>統計データに基づいて一定の基準により都市的地域を定めたもの。国勢調査の調査区を基礎単位とし、1)原則として人口密度が 4,000 人/km<sup>2</sup>以上の連続した調査区 2)調査区集合の人口が合計 5,000 人以上などを基準としています。



資料：国勢調査（1995年・2005年）

図 2-4 統計区<sup>2</sup>別人口増減（2005年と1995年の差）



資料：国勢調査（2005年）

<sup>2</sup>札幌市では、面積 100ha 前後、人口規模 10,000～20,000 人程度を基準に統計の地域単位を定めています。

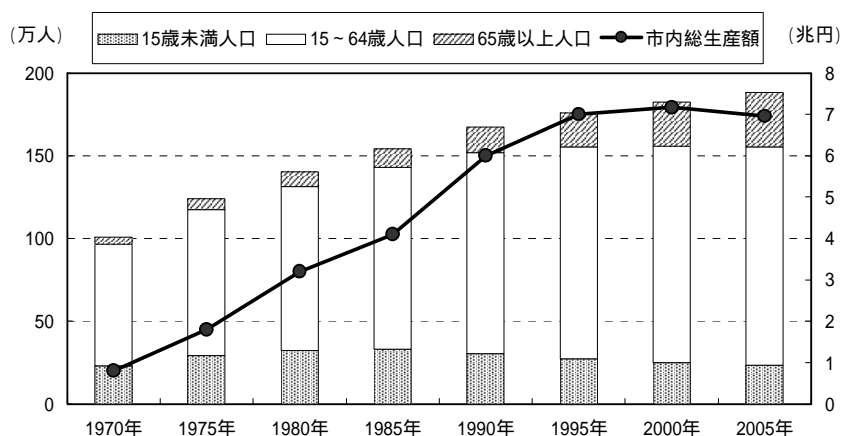


## 2-1-2 経済活力の低下

### (1) 経済成長の鈍化

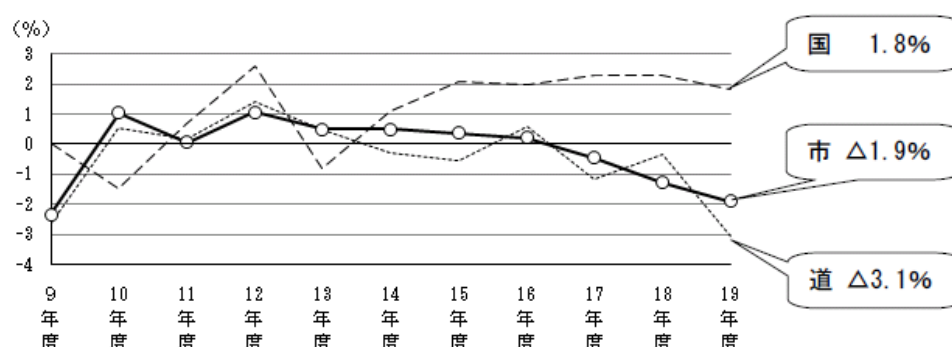
#### 三次産業主体で高い道内シェアを占める札幌市。その経済活動は低迷。

- ・ 高度経済成長期から順調に伸びてきた市内総生産額であります。近年は不景気や生産年齢人口の伸び悩みから低迷しています。
- ・ 近年の実質経済成長率は、北海道、札幌市ともに全国に比べ低い状況です。
- ・ 札幌市の産業構成は「サービス業」「卸売・小売業」などの三次産業の比率が高く、これら産業の対北海道シェアは高くなっています。(次ページ図)
- ・ 北海道経済を牽引する札幌市の経済活性化が求められています。



資料：札幌市経済局資料

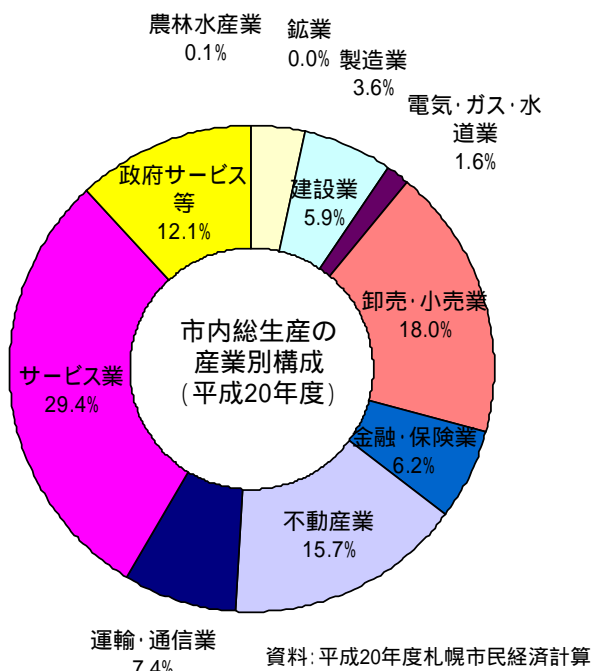
図 2-8 札幌市内総生産額と年齢階層別人口の推移



<資料> 内閣府「平成20年度国民経済計算」、北海道「平成19年度道民経済計算」、市長政策室政策企画部企画課

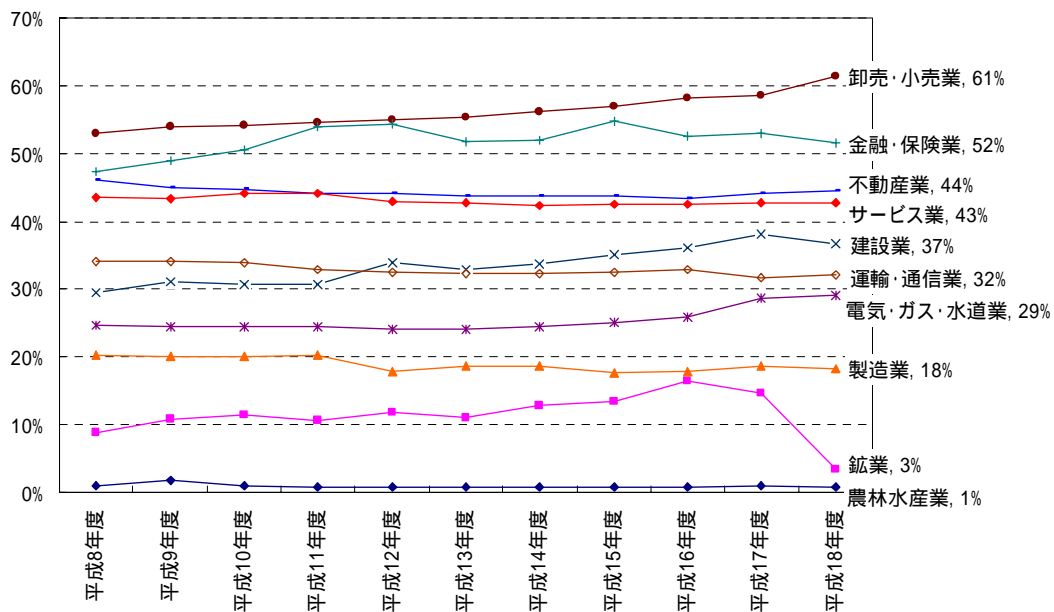
資料：2007年度（平成19年度）札幌市民経済計算

図 2-9 実質経済成長率（札幌市・北海道・全国）の推移



資料：札幌市民経済計算（2008年度（平成20年度））

図 2-10 札幌市の経済活動別総生産の構成比推移



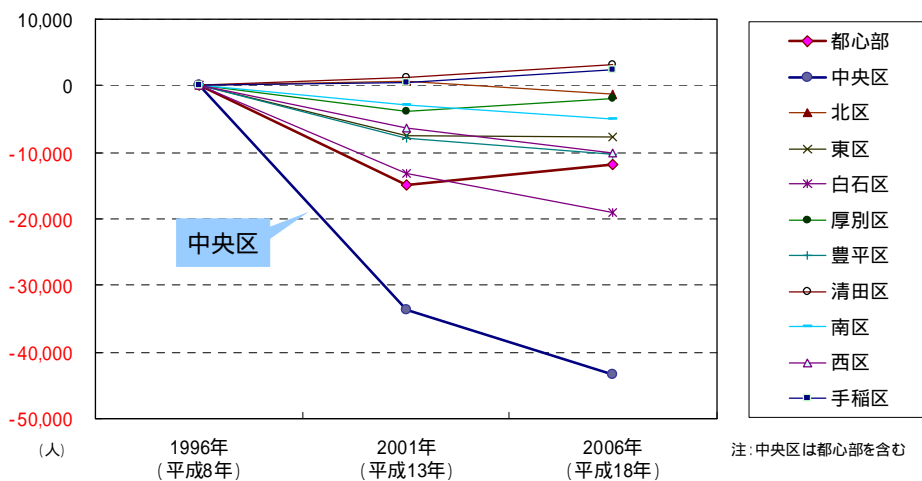
資料：道民経済計算年報（北海道）札幌市民経済計算（札幌市）

図 2-11 札幌市内各産業の対北海道シェア推移

(2) 従業者数の変化

従業者数が減少。とくに中央区で大幅に減少。

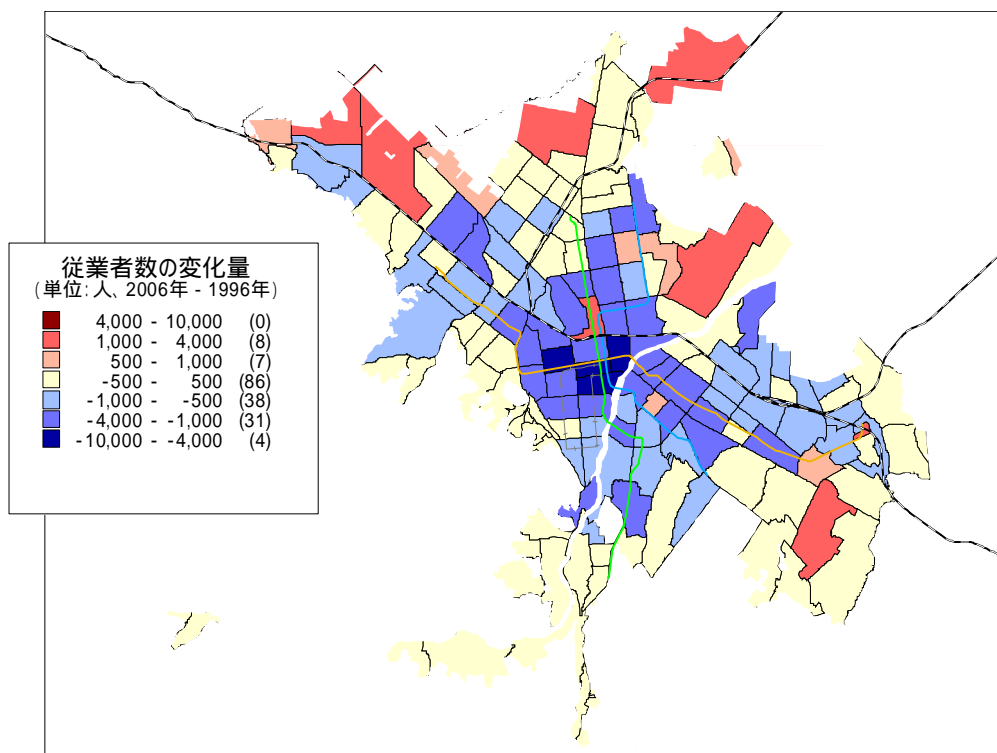
- ・ 中央区の従業者数は大幅に減少しています。
- ・ 郊外部では従業者数の増加が見られますが、既存市街地では再開発など一部地域を除き、従業者数は減少傾向にあります。



注：中央区は都心部を含む

資料：事業所・企業統計調査

図 2-12 区別の従業者数の推移



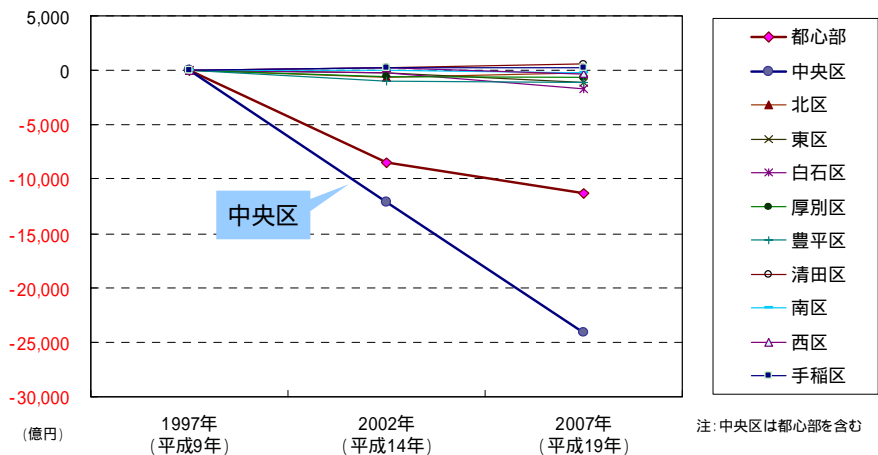
資料：事業所・企業統計調査（1996年・2006年）

図 2-13 従業者数の地域変化

(3) 商品販売額の変化

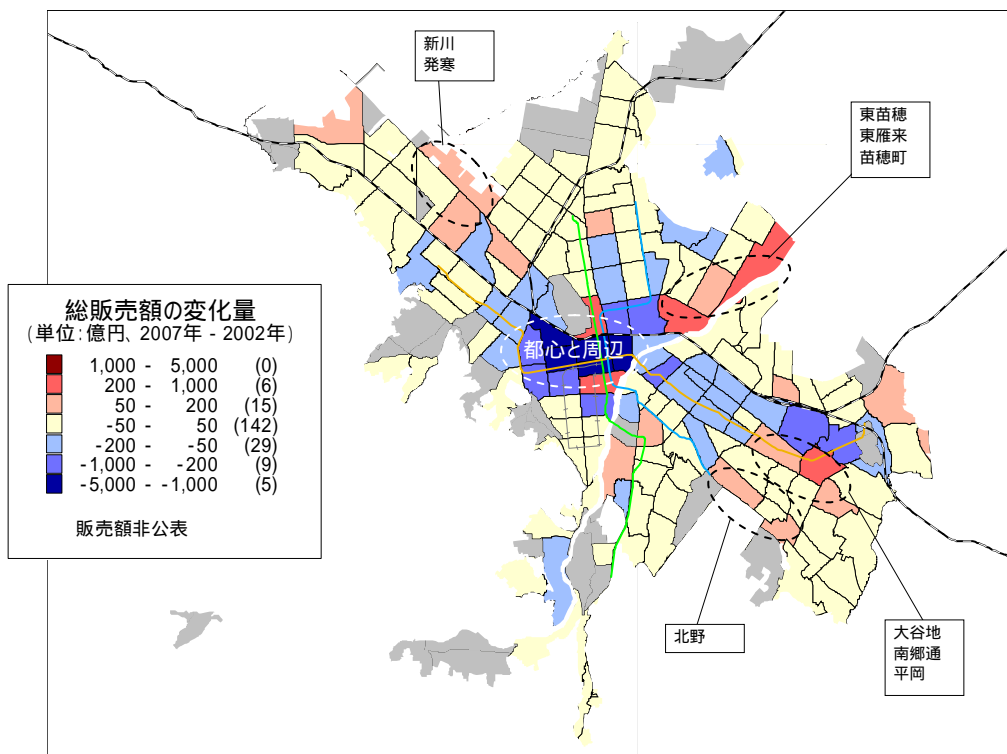
中央区の商品販売額が減少。とくに卸売販売額が大幅に減少。

- ・ 中央区の商品販売額は大幅に減少しています。
- ・ 小売販売額は大規模店舗が出店した地区で増加し、それ以外では減少傾向です。
- ・ 中央区の卸売販売額が大幅に減少しています。



資料：商業統計調査

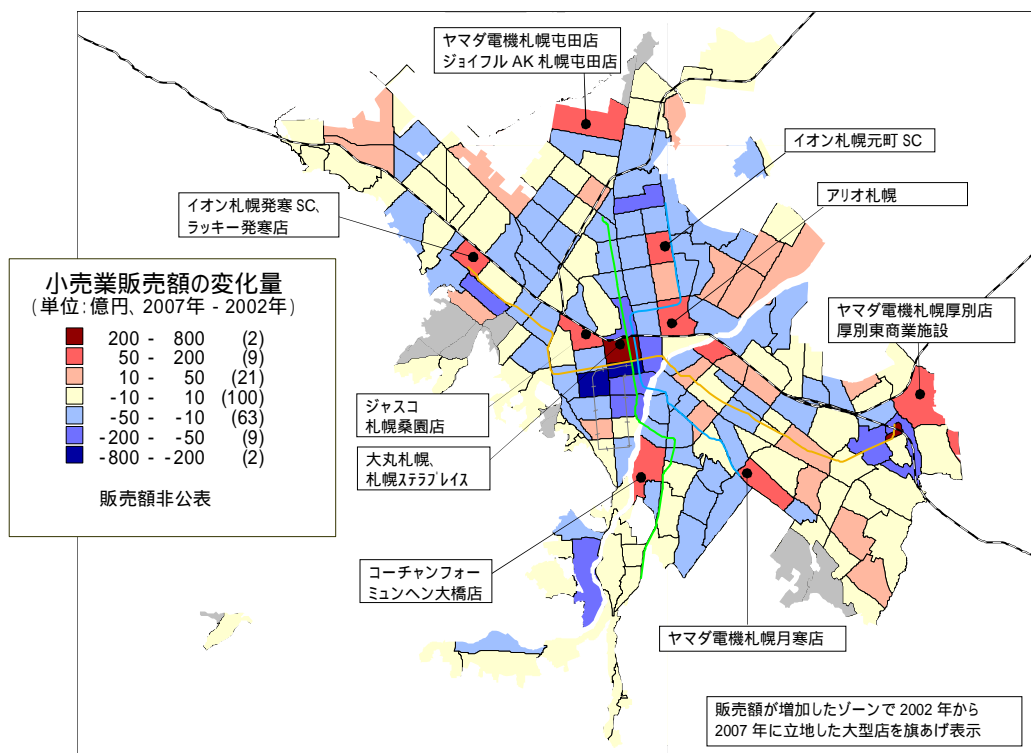
図 2-14 区別の商品販売額の変化



資料：商業統計調査（2002年・2007年）

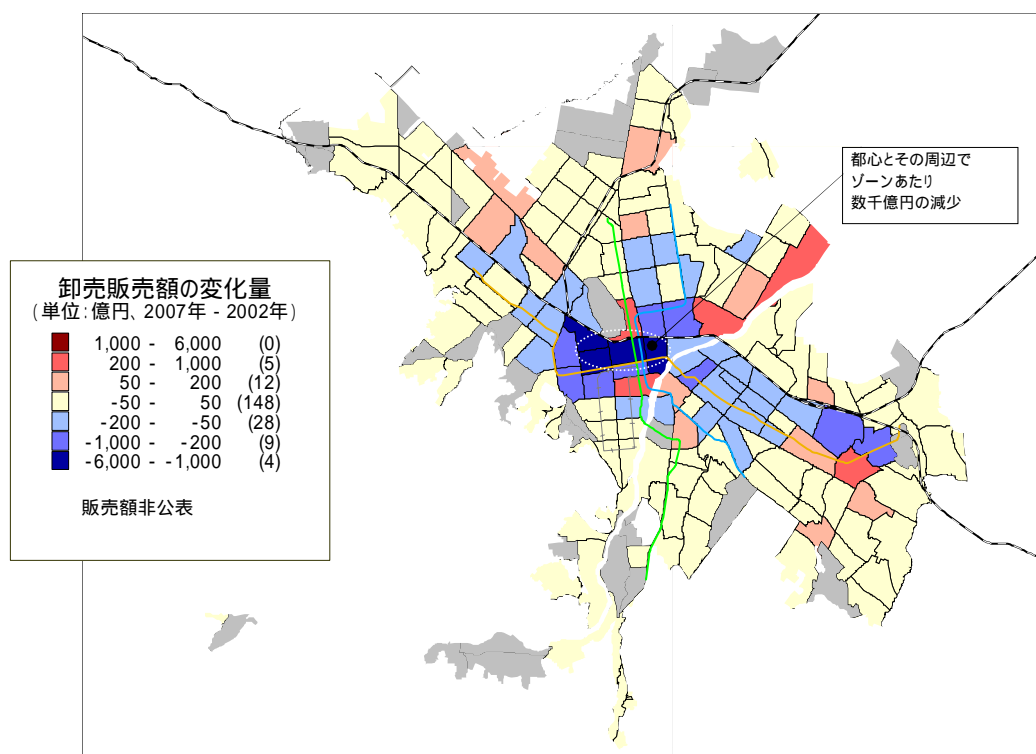
図 2-15 商品販売額（卸売・小売の合計）の地域変化





資料：商業統計調査（2002年・2007年）

図 2-16 小売業商品販売額の変化



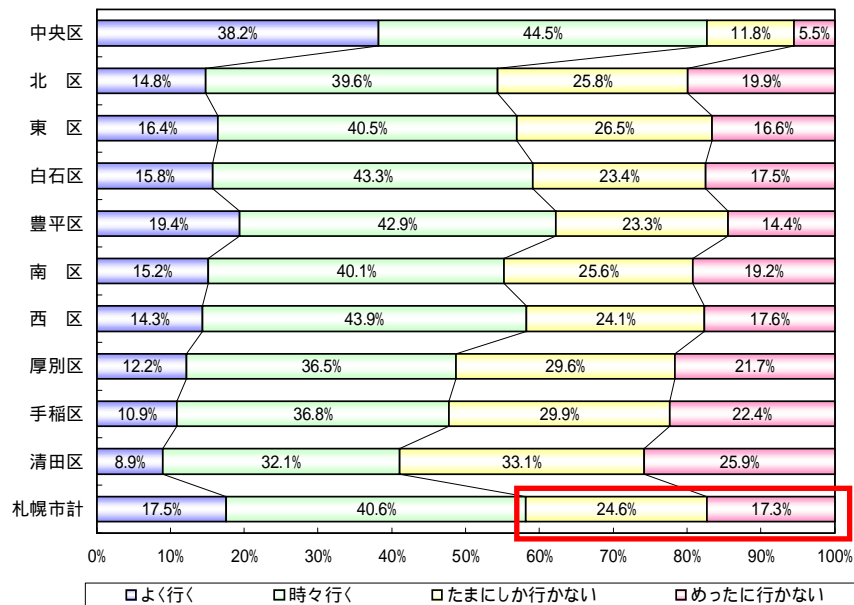
資料：商業統計調査（2002年・2007年）

図 2-17 卸売業商品販売額の変化

(4) 都心の求心力低下

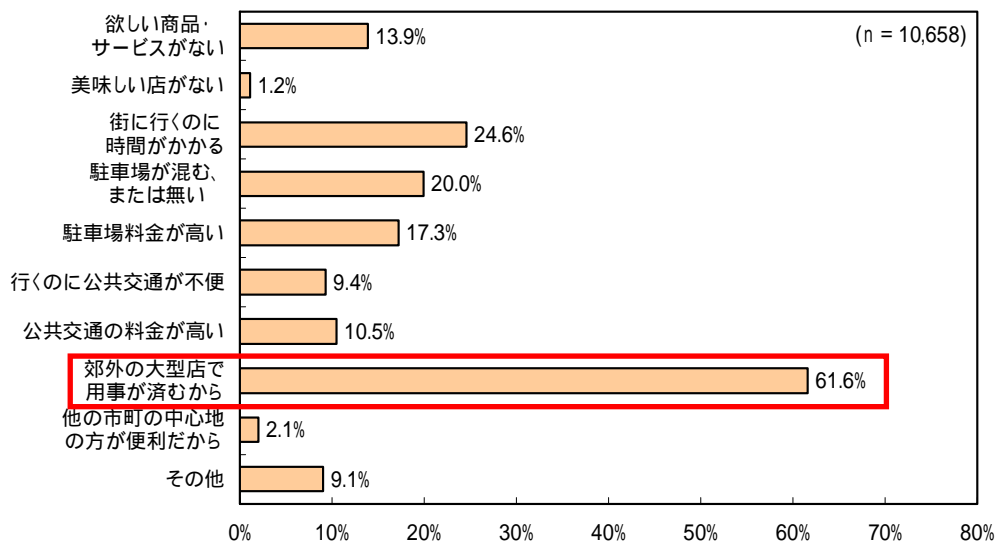
郊外大型店などの影響で都心に行かない市民も多い。

- ・ 4 割の市民が「都心にめったに行かない」「たまにしか行かない」と回答しており、その理由として「郊外の大規模店で用事が済むから」を第一に挙げています。
- ・ 都心の魅力、求心力が低下しつつあると考えられ、都心の活力を向上するための施策が求められています。



資料：第 4 回道央都市圏パーソントリップ調査（2006 年、ライフスタイル調査）

図 2-18 中心市街地（札幌都心部）の訪問頻度



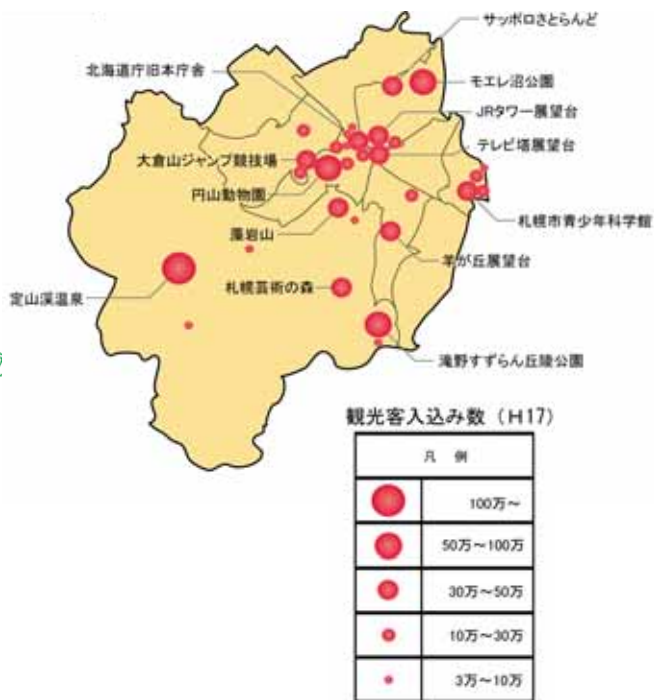
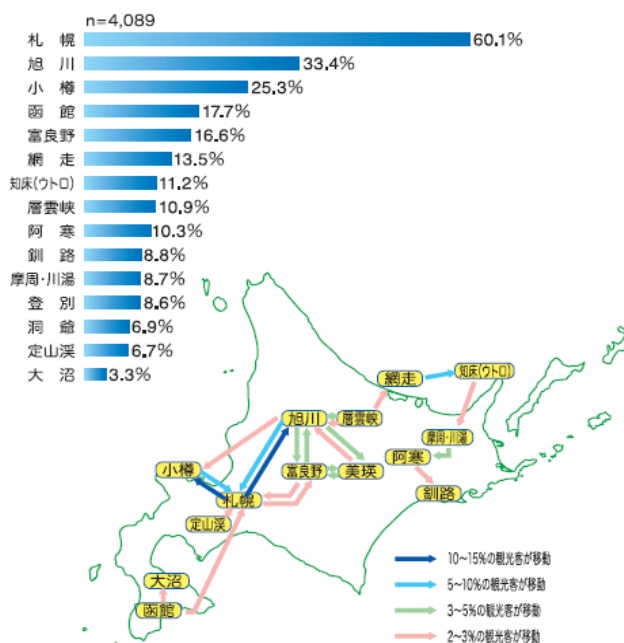
資料：第 4 回道央都市圏パーソントリップ調査（2006 年、ライフスタイル調査）

図 2-19 中心市街地（札幌都心部）に行かない理由（複数回答）

(5) 観光産業の支援

札幌市は北海道観光ルートの要であるが、観光客の交通利便に課題あり。

- 札幌市は北海道観光ルートの要となっており、都市型や郊外型の観光施設に多数の観光客が訪れています。
- 外国人客の宿泊客数が近年大幅に増加しており、札幌市での宿泊客数は道内で大きなシェアを占めています。
- 公共交通を使つての移動も多く、観光客の利便向上などの対策が求められています。

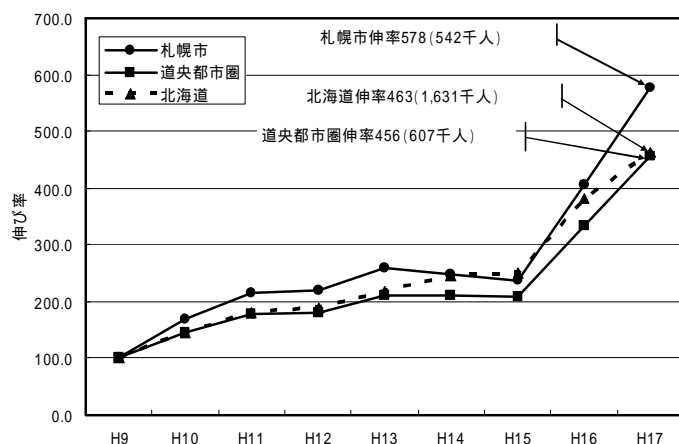


資料：来道観光客動態調査（2007年）

資料：札幌市観光文化局資料（2005年（平成17年））

図 2-20 来道観光客の主要な立ち寄り観光地と観光ルート

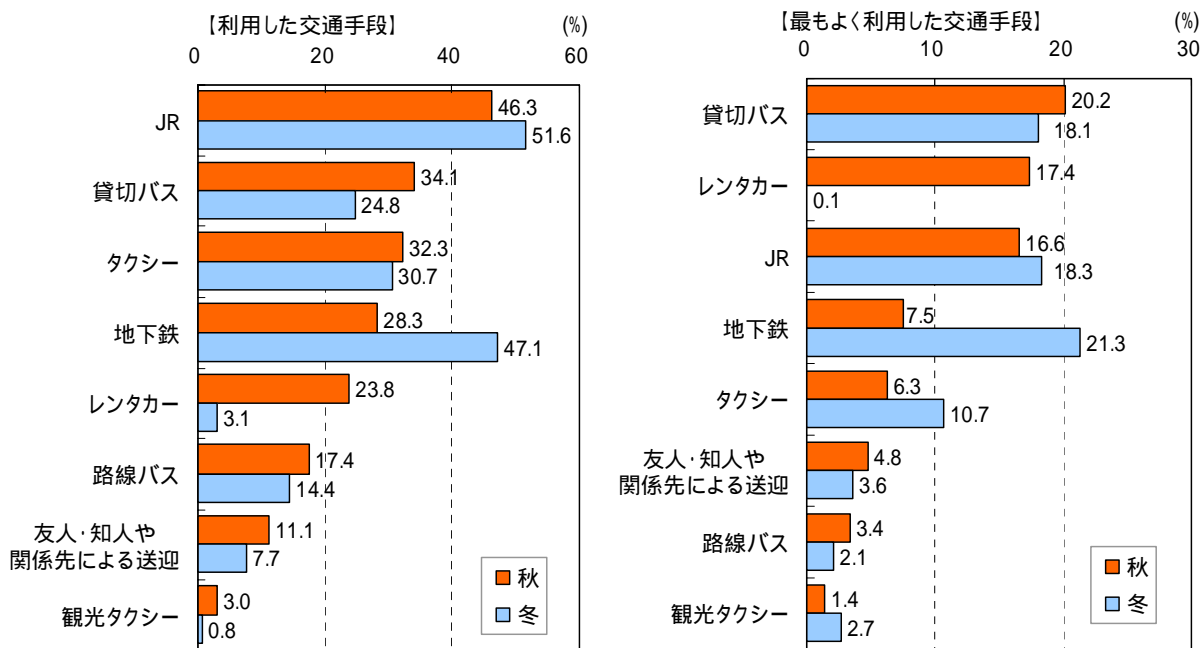
図 2-21 札幌市内の施設別観光入り込み数



資料：北海道の観光客入込みに関する資料

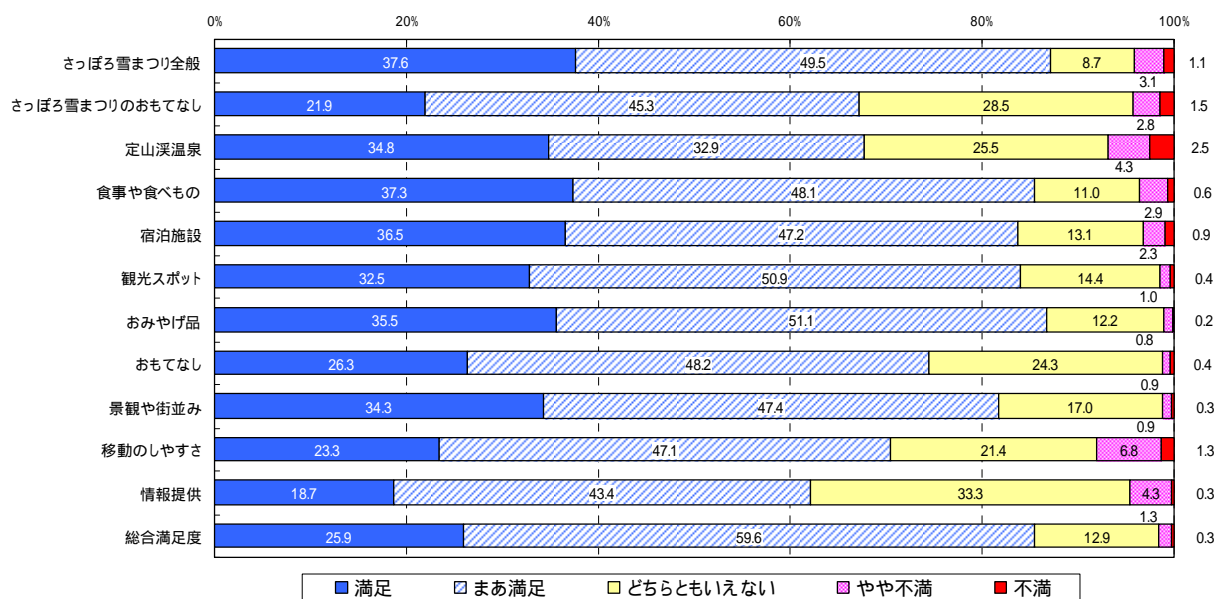
図 2-22 外国人宿泊観光客延人数の推移

第 1 編 基本的な考え方



資料：来札観光客満足度調査報告書（秋：2005年10月調査、冬：2009年2月調査）

図 2-23 来札観光客の交通手段



資料：来札観光客満足度調査報告書（冬：2009年2月調査） 注：無回答は除き集計

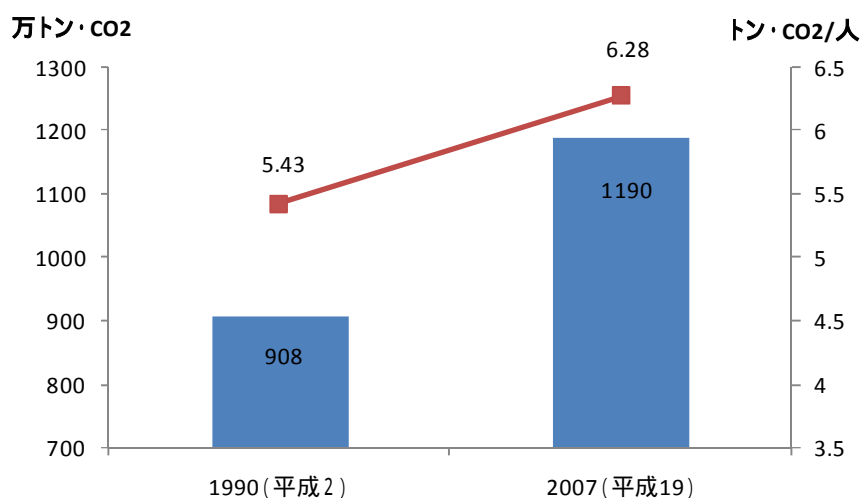
図 2-24 札幌滞在中における満足度

2-1-3 環境問題への対応

(1) 環境負荷の増加

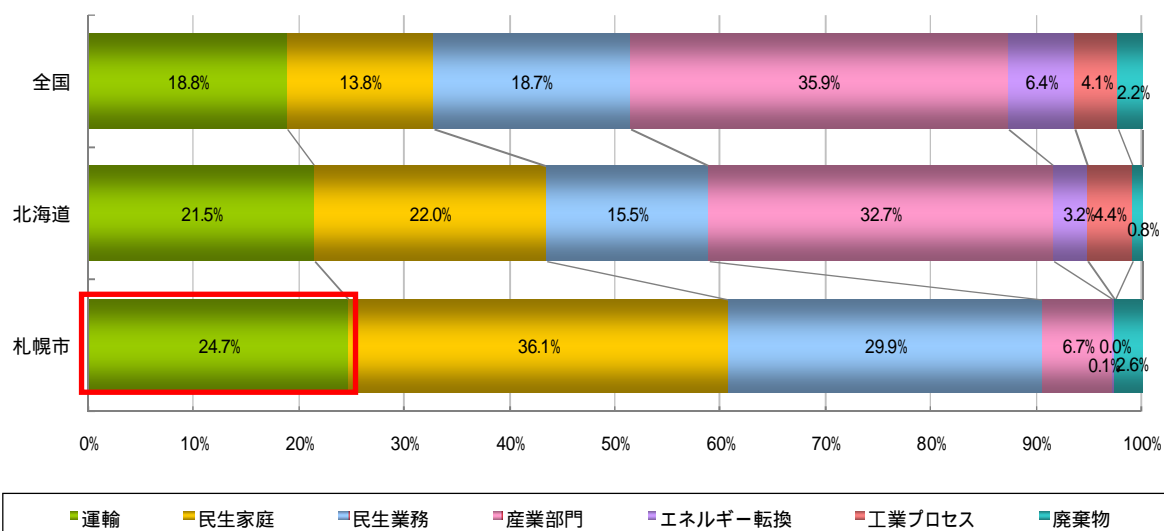
市内の二酸化炭素排出量は増加傾向。運輸部門からの排出割合が比較的高い。

- ・ 札幌市内での二酸化炭素排出量は増加傾向にあります。
- ・ 札幌市は、運輸部門（主に自動車）からの二酸化炭素排出割合が全国、北海道と比べ高い状況です。
- ・ 二酸化炭素排出削減に向けて、自動車利用の見直しなどの交通面での取り組みが必要となっています。



資料：札幌市環境局

図 2-25 札幌市内の二酸化炭素排出量



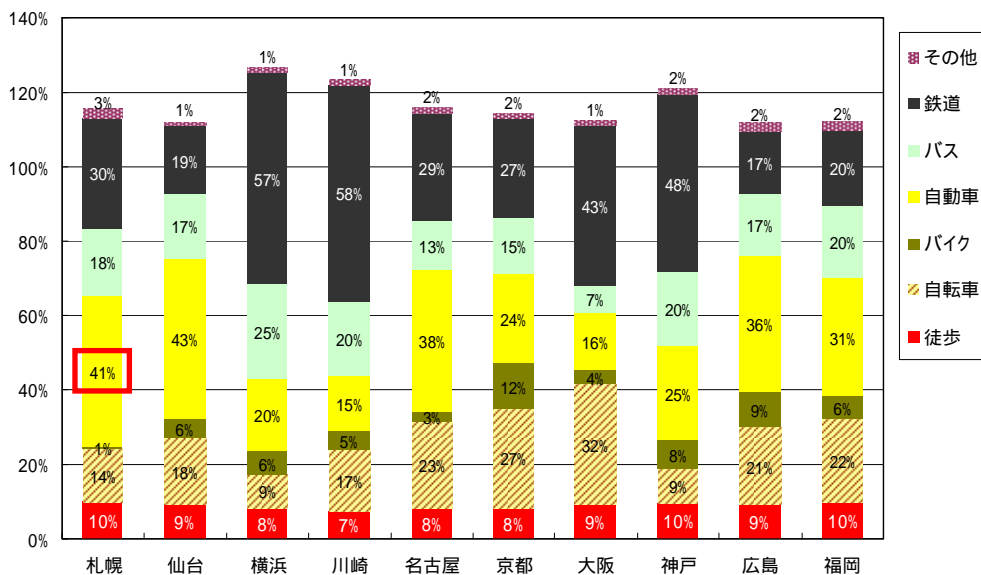
資料：札幌市環境局、北海道環境生活部、国立環境研究所（2007年度）

図 2-26 部門別の二酸化炭素（CO2）排出量割合

(2) 環境意識と自動車利用

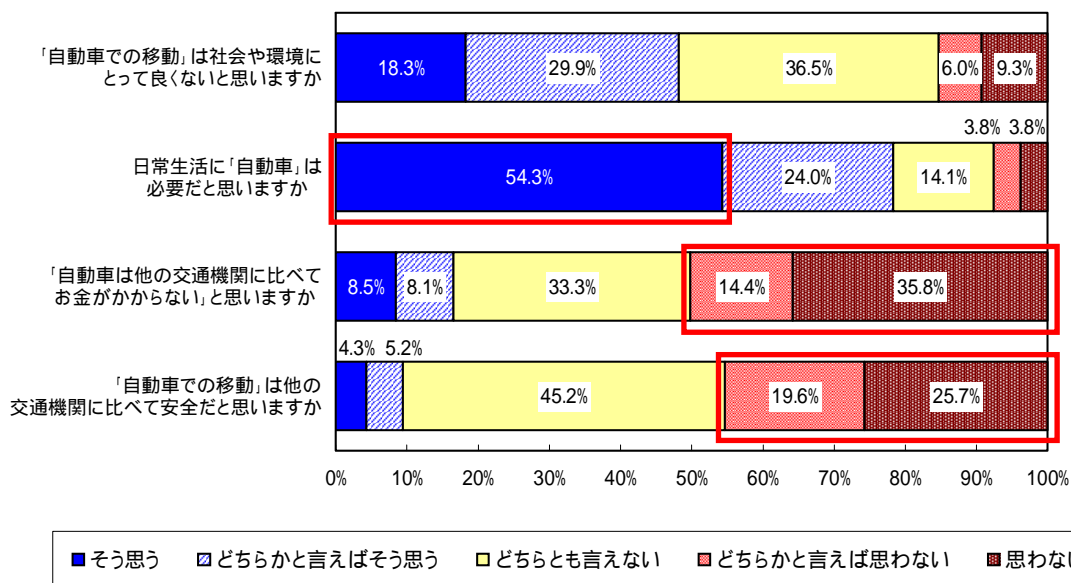
自動車の環境負荷を理解しつつも、自動車利用傾向が高い札幌市民。

- ・ 他都市（100 万人以上都市）に比べ、札幌市では通勤・通学で自動車を使う割合がやや高い状況です。
- ・ アンケート調査の結果、市民は自動車の環境面での課題や、経済性・安全性の課題も認識していますが、日常生活で自動車は必要と回答しています。



資料：国勢調査（2000 年） 東京都区部を除く 100 万人以上都市  
注：複数回答があるため合計が 100% とならない。

図 2-27 通勤・通学時交通手段分担率の他都市との比較



資料：第 4 回道央都市圏パーソントリップ調査（2006 年、ライフスタイル調査）

図 2-28 自動車に対する意識（札幌市集計）

## 2 - 2 交通を取り巻く状況の変化

### 2-2-1 札幌市民の交通実態（道央都市圏パーソントリップ調査結果より）

#### (1) 目的別・手段別の発生集中量<sup>4</sup>

注：本項では、道央都市圏パーソントリップ調査結果に基づくグラフでは資料出典表記を省略する。

**業務と通学が減少、私用が増加。バスと徒歩が減少、自動車とJRが増加。**

- ・ 移動目的でみると、業務と通学が減少する中、私用（買い物や通院など）が増加しています。
- ・ 移動手段でみると、自動車とJRの伸びが大きく、バスと徒歩が減少しています。
- ・ 将来予測では、全体的に発生集中量は減少しますが、移動目的における私用および移動手段における自動車が増加となる見込みです。

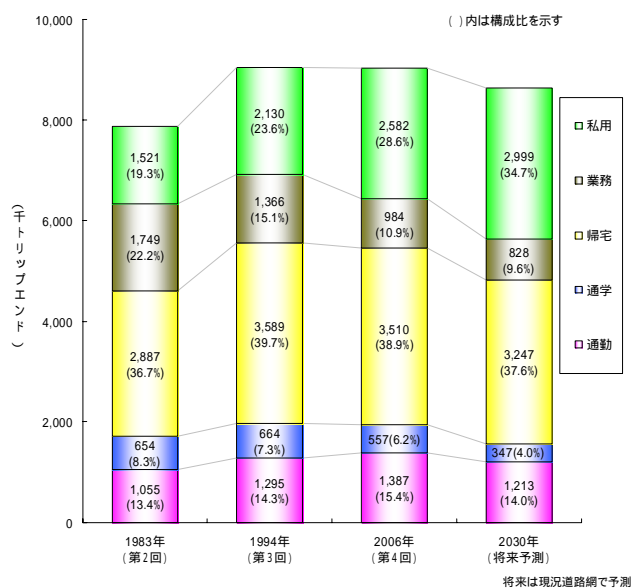


図 2-29 札幌市内の目的別発生集中量数の推移

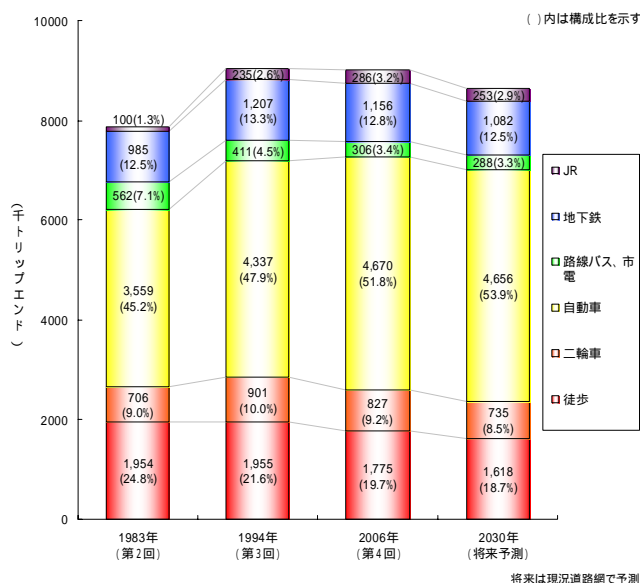


図 2-30 札幌市内の手段別発生集中量の推移

<sup>4</sup> 発生量（あるゾーンを起点とするトリップ（移動）の合計量）と集中量（あるゾーンへ終点するトリップの合計量）の総和のこと。単位はトリップエンド。

第 1 編 基本的な考え方

(2) 目的別の手段構成

自動車が多部分を占める業務は減少。私用での自動車は増加。

- ・ 通勤目的では、自転車（二輪車）とJRは増加傾向、バスは減少傾向となっていますが、将来予測では、全ての交通手段で減少する見込みです。
- ・ 通学目的では、徒歩とバスは減少傾向、一方で自転車（二輪車）とJRがわずかながら増加傾向となっていますが、将来予測では、全ての交通手段で大幅な減少する見込みです。
- ・ 業務目的では、総量が大幅な減少傾向のなか、自動車の占める割合が高まっています。
- ・ 私用目的では、総量が大幅な増加傾向であり、自動車の増加幅が大きくなっています。

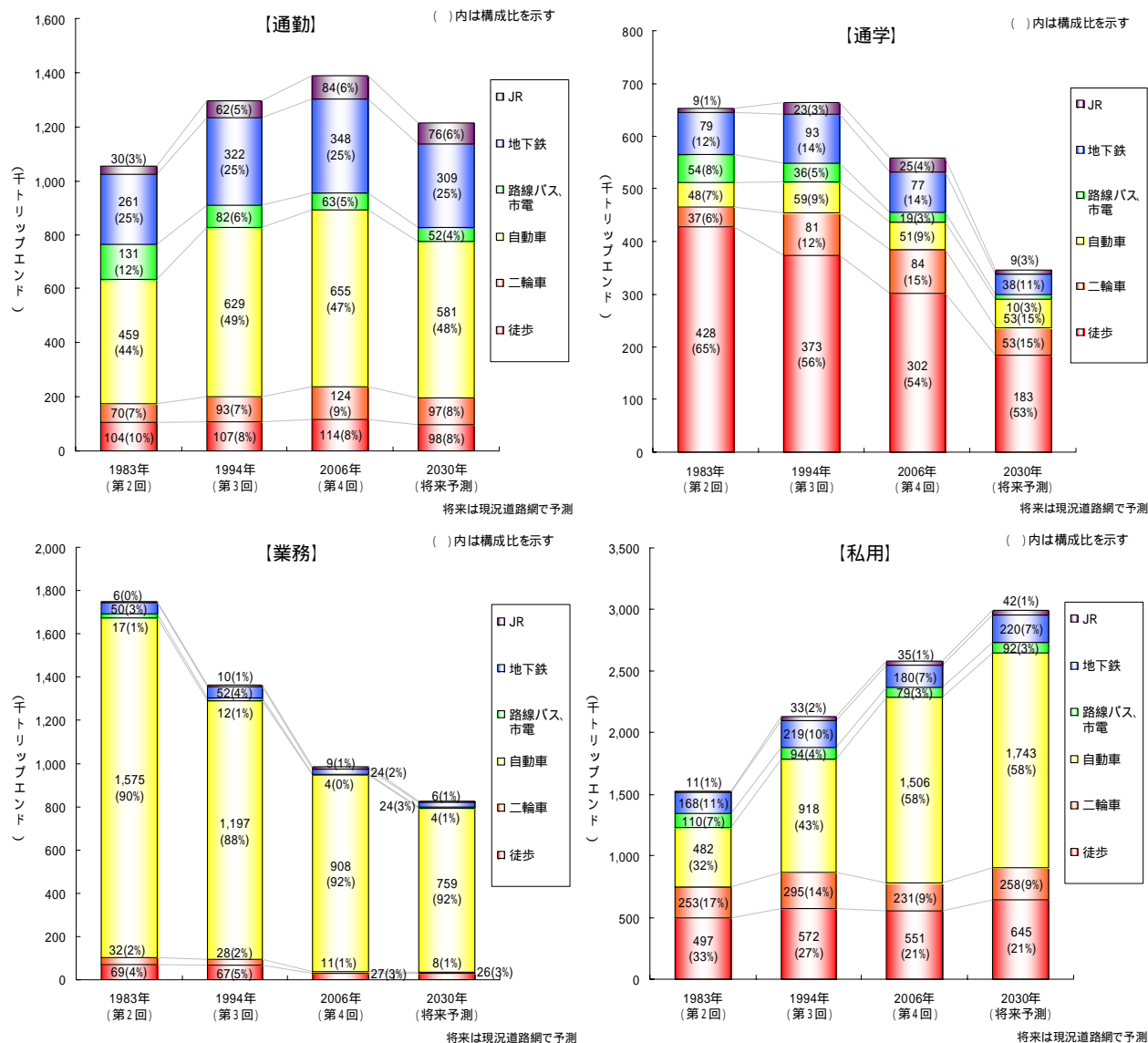


図 2-31 札幌市内の目的別手段別発生集中量の推移



(3) 時間帯

夕方のピークが徐々に平準化。

- 一日の人の動きを時間帯でみると、朝 8 時台にピークがあります。
- 夕方のピークは平準化される傾向にあります。
- 朝方のピークは通勤・通学が 8 割を占め、私用では 10 時台から 13 時台に多い状況です。

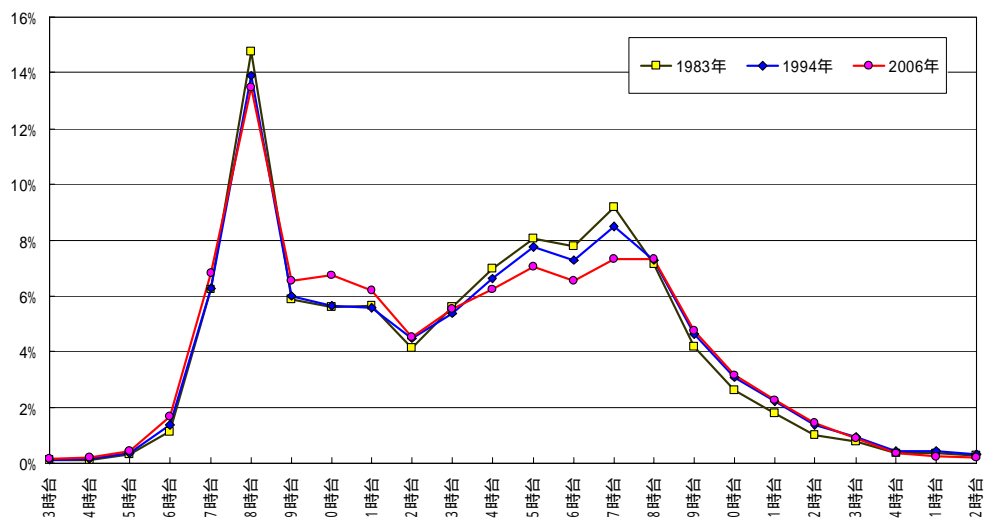


図 2-32 発生集中量の時間帯構成比の推移 (札幌市内)

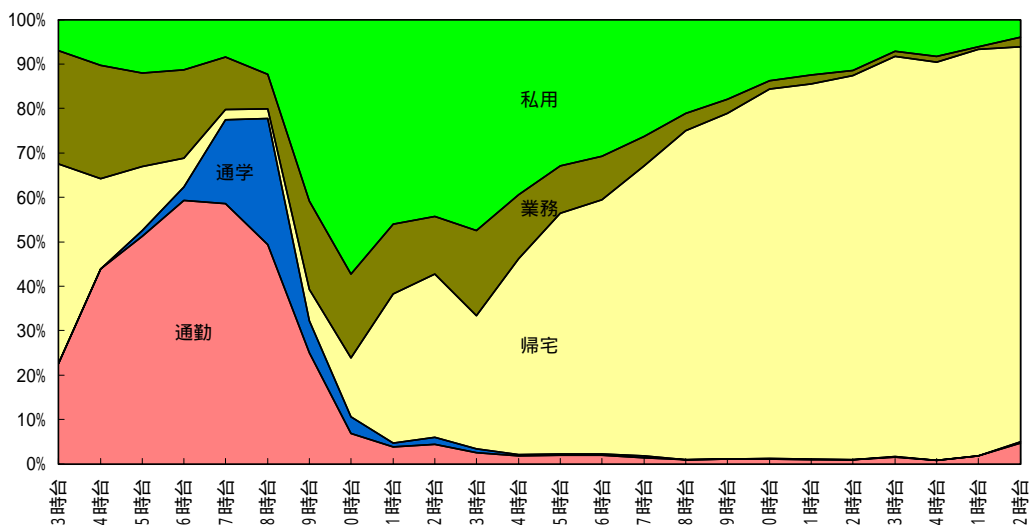


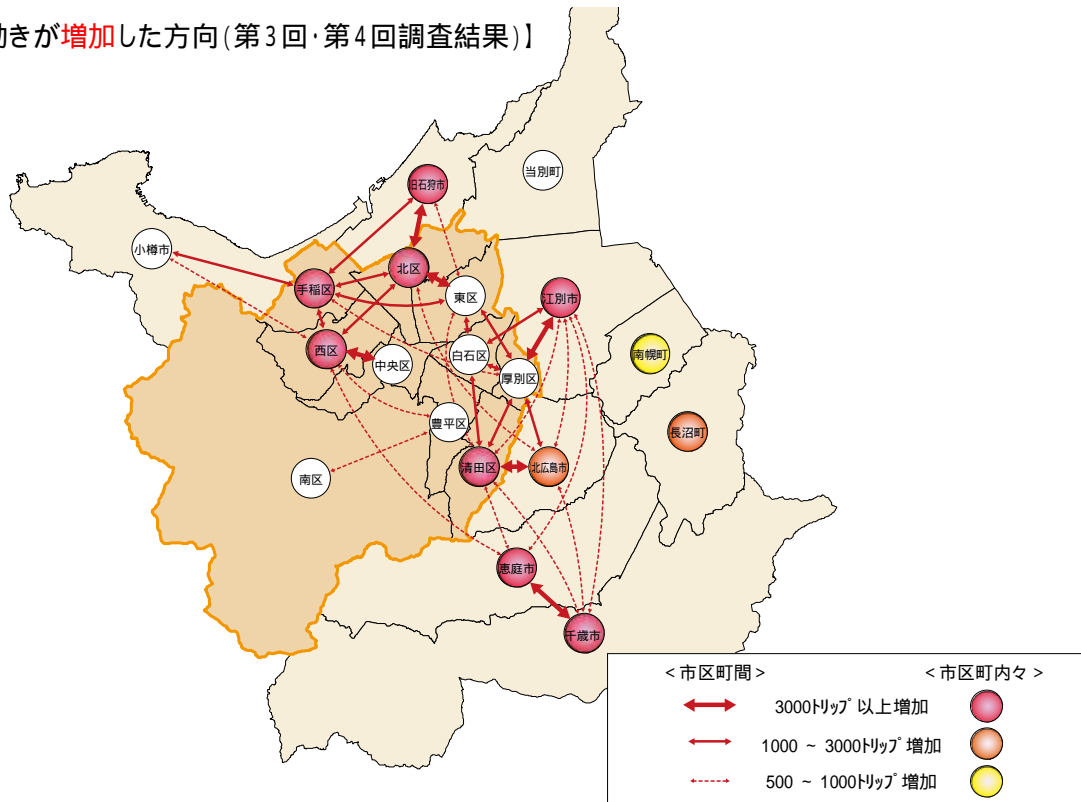
図 2-33 時間帯別の目的構成 (札幌市内発生集中量ベース、2006年)

(4) 分布の変化

人の動きが郊外化。

・ 近郊の市区町間での移動が増加する一方で、中央区関連の移動が減少しています。

【市区町間の動きが増加した方向(第3回・第4回調査結果)】



【市区町間の動きが減少した方向(第3回・第4回調査結果)】

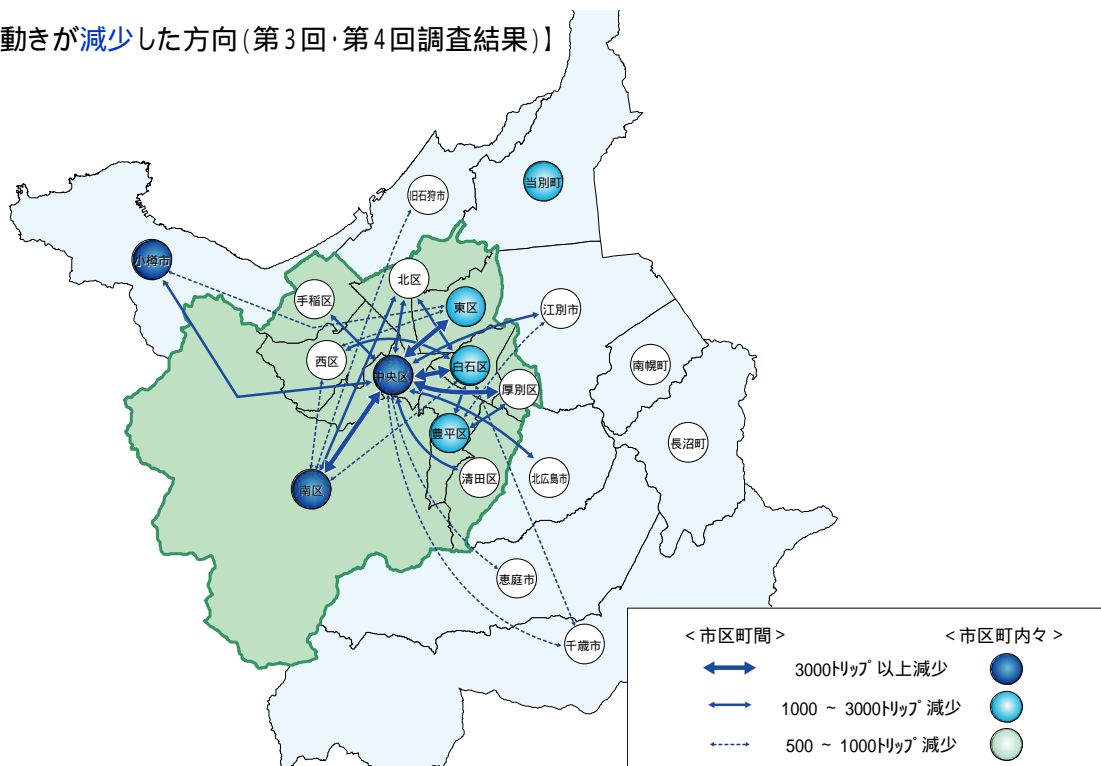


図 2-34 市区町間分布交通の変化(1994年から2006年への増減)

(5) 手段別に見た札幌市内及び都心<sup>5</sup>の発着交通の推移

都心の特徴は、自転車の増加と自動車とバスの減少。

- ・ 自転車は全市的には横ばいのなか、都心発着交通量が増加しており、この傾向は将来的にも続くものと予測されています。
- ・ 自動車は全市的には増加するなか、都心発着交通量が減少しています。
- ・ バスは全市的に減少するなか、都心発着交通量は全市傾向以上に大きく減少しています

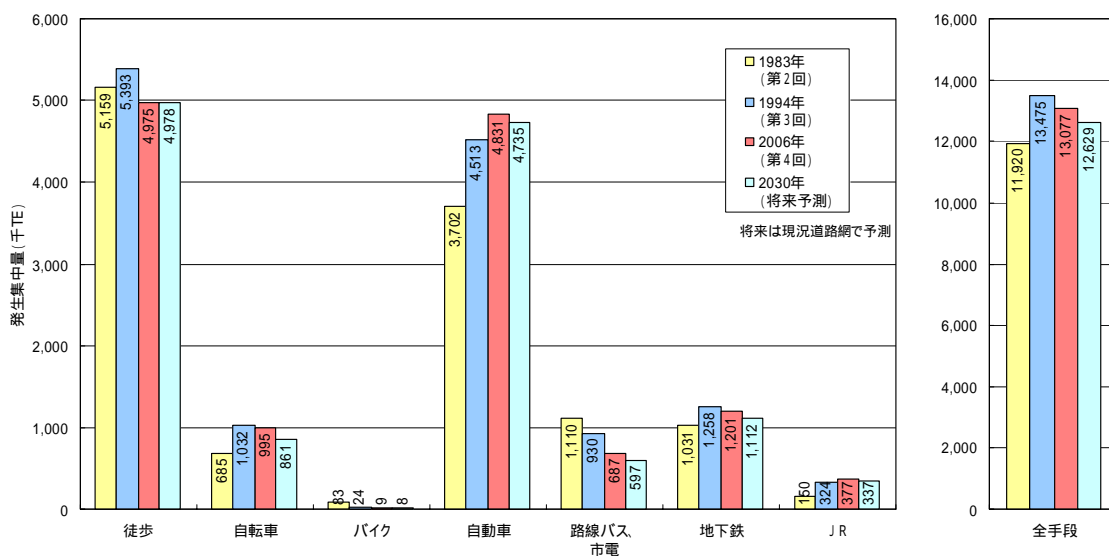


図 2-35 札幌市内の交通手段別発生集中交通量の推移 (アンリンク<sup>6</sup>)

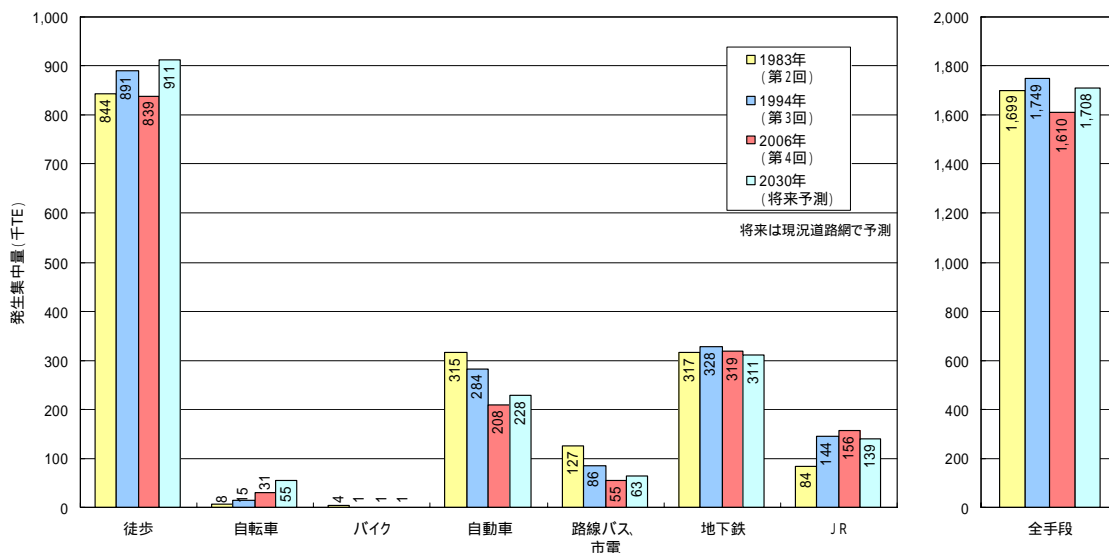


図 2-36 都心の交通手段別発生集中交通量の推移 (アンリンク)

<sup>5</sup> パーソントリップ調査では、JR 函館線、創成川通、石山通、月寒通（南 4 条通）で囲まれた範囲を「都心」と定義しています。

<sup>6</sup> 出発地から目的地までに移動する間に、利用する交通手段が変わるごとにトリップを分割し、それぞれを 1 トリップとみなしたものの。(TE：トリップエンド)

(6) 通勤

郊外への通勤が増加。

- ・ 都心への通勤が依然多いものの、郊外部への通勤が増加傾向にあります。
- ・ 自動車利用割合の増加の一因として、郊外部への通勤が自動車主体であることが考えられます。

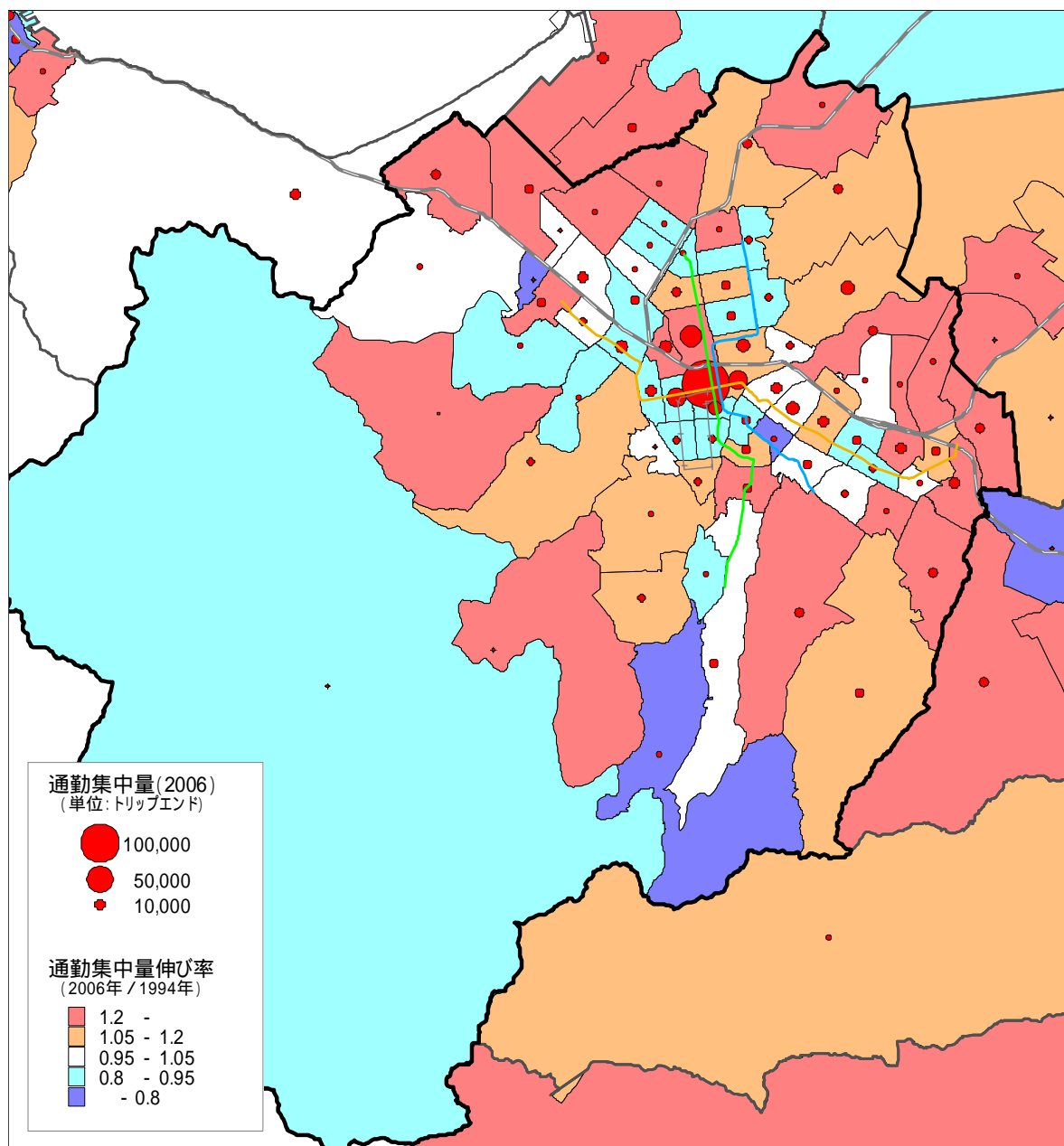


図 2-37 地域別の通勤集中量(2006年)と伸び率(1994年・2006年)

(7) 通学

時間がかかり、乗り継ぎが必要な高校生の通学。

- ・ 小学生・中学生は大部分が近隣の学校に通学しているため、高校生の通学に着目します。
- ・ 15 歳から 19 歳（主に高校生）の通学所要時間は、通勤に比べ長くなっています。
- ・ 駅から遠い学校が多く、15 歳から 19 歳（主に高校生）の通学では、複数手段を組み合わせる移動が多い傾向にあります。

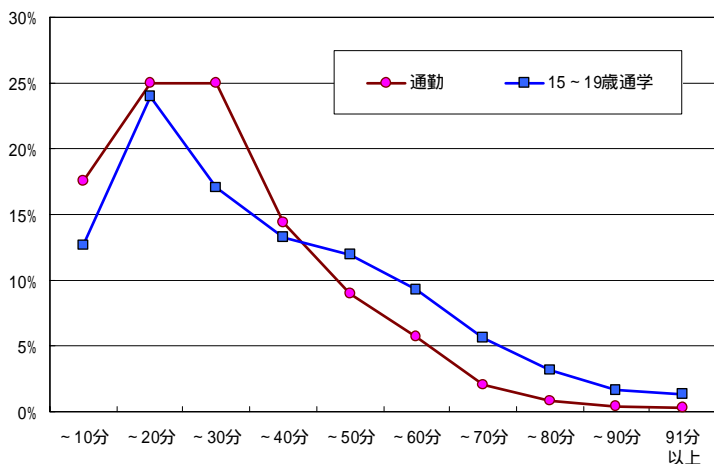


図 2-38 札幌市内の高校生等通学と通勤の所要時間比較

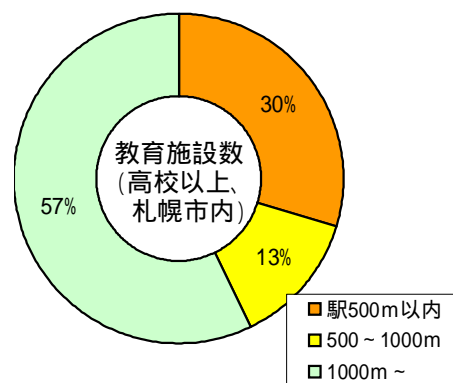


図 2-39 教育施設の配置状況 (札幌市内集計、2006年現在)

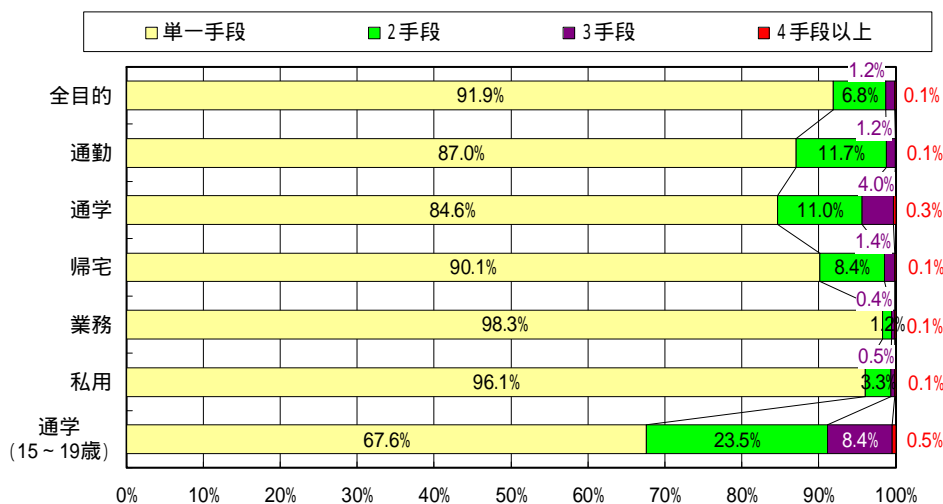


図 2-40 目的別の利用手段数構成

(8) 家事・買い物（私用目的の一部）

郊外に向かう家事・買い物移動が増加。

- ・ 休日の「家事・買い物」「社交・娯楽・食事」での集中量（目的地側での交通量）は、大型小売店舗があるゾーンで大きくなっています。都心部は「家事・買い物」だけでなく「社交・娯楽・食事」も多い状況です。
- ・ 都心部への「家事・買い物」「社交・娯楽・食事」の集中量は減少しており、公共交通（バス・鉄道）の減少幅が大きくなっています。都心部以外では「家事・買い物」の集中量が増加しており、自動車による増加が著しいです。

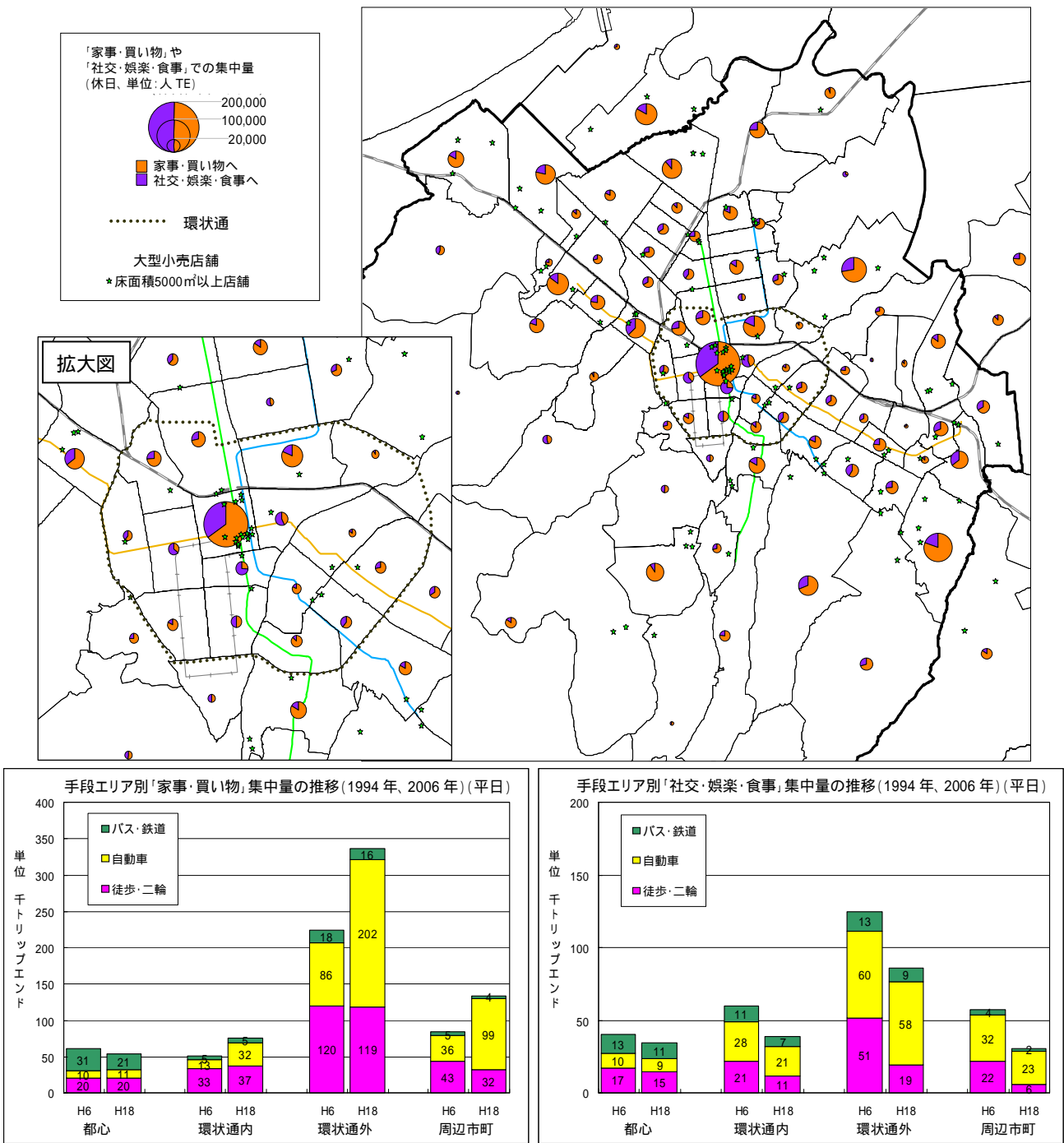
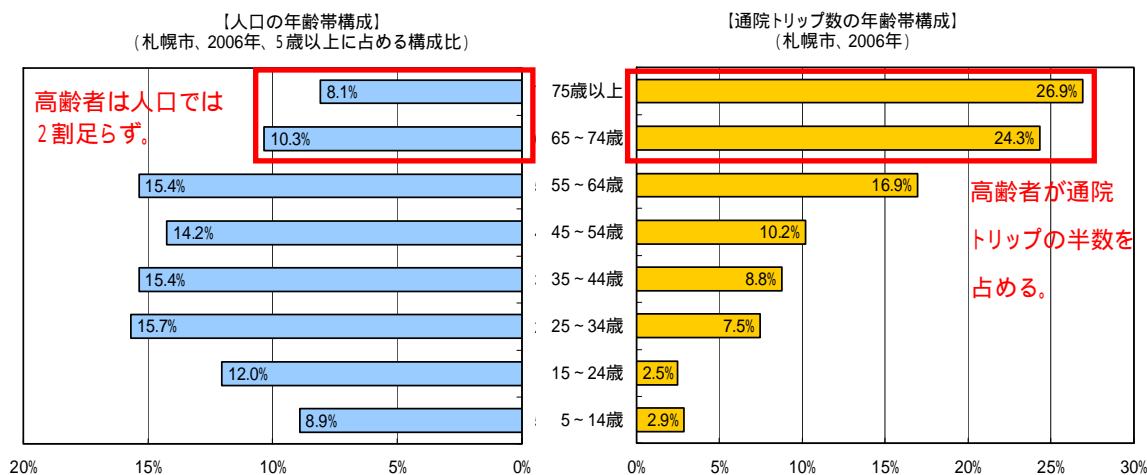


図 2-41 「家事・買い物」「社交・娯楽・食事」の集中量（分布と手段別推移）

(9) 通院（私用目的の一部）

通院の半数は高齢者。高齢になるほどタクシー利用が多い。

- ・ 通院トリップの約半数が 65 歳以上の高齢者によるものです。
- ・ 通院の移動手段は自動車が多く、自動車の内訳は多い順から「本人運転」「タクシー」「送り迎え」となっています。
- ・ 高齢になるほど、タクシーの利用割合が高いです。



棒グラフ内の%表記は、5歳以上全体に占める割合

図 2-42 年齢階層別の人口と通院トリップ数（札幌市集計）

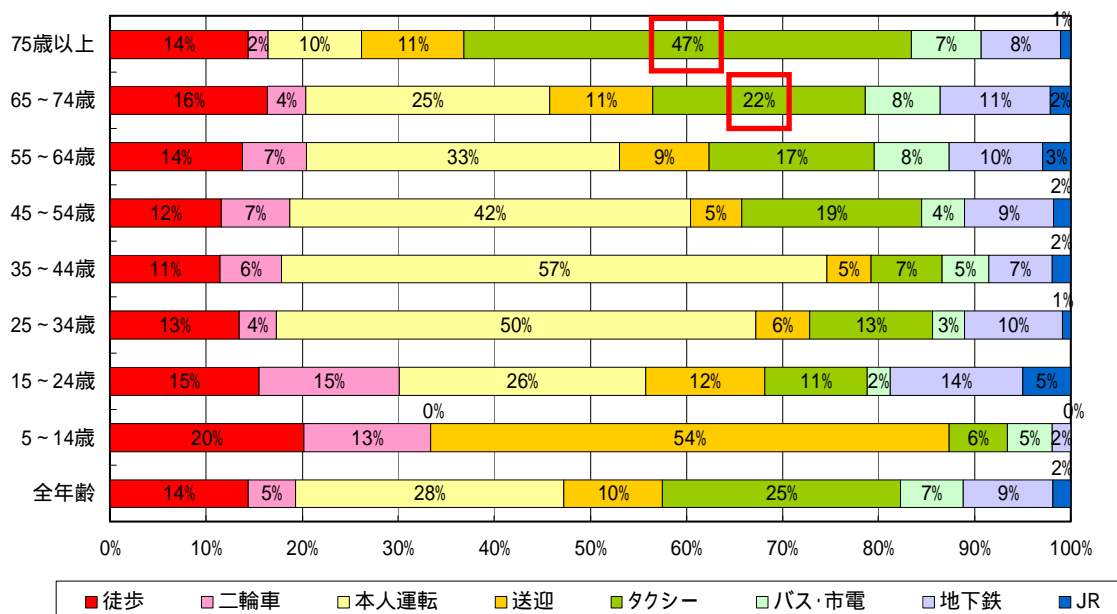


図 2-43 年齢階層別の通院手段構成比（札幌市集計）

(10) 高齢者の交通特性

車を持たない高齢者は外出率が低い。

- ・ 高齢者の移動目的は、私用（家事・買い物、通院、趣味娯楽など）が多いです。
- ・ 高齢になるほど、外出率は低下する傾向があります。また、高齢者では自動車を持つ人と持たない人の外出率の差が大きいです。
- ・ 自動車を持つ人は、年齢にかかわらず自動車で移動する傾向が高いです。
- ・ 65歳未満の自動車を持たない人は、徒歩・自転車や公共交通での移動が主だが、高齢になると送迎やタクシーなどで移動する傾向が強いです。

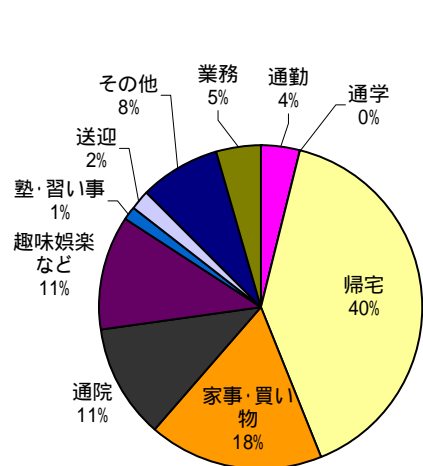


図 2-44 高齢者の移動目的構成  
(私用細分類、札幌市集計)

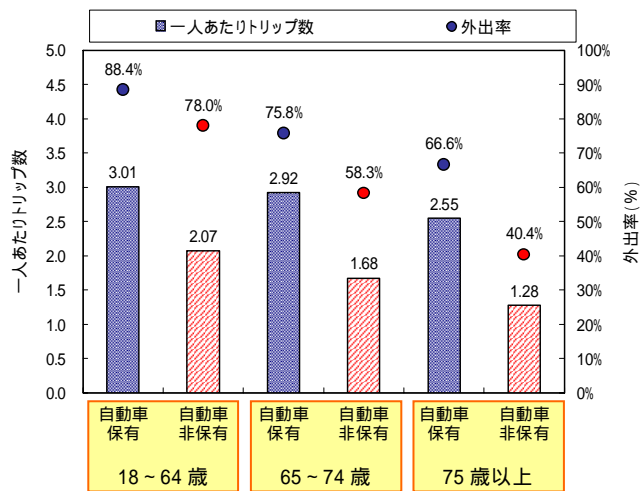


図 2-45 札幌市内の自動車保有有無別年齢階層別一人あたりトリップ数と外出率

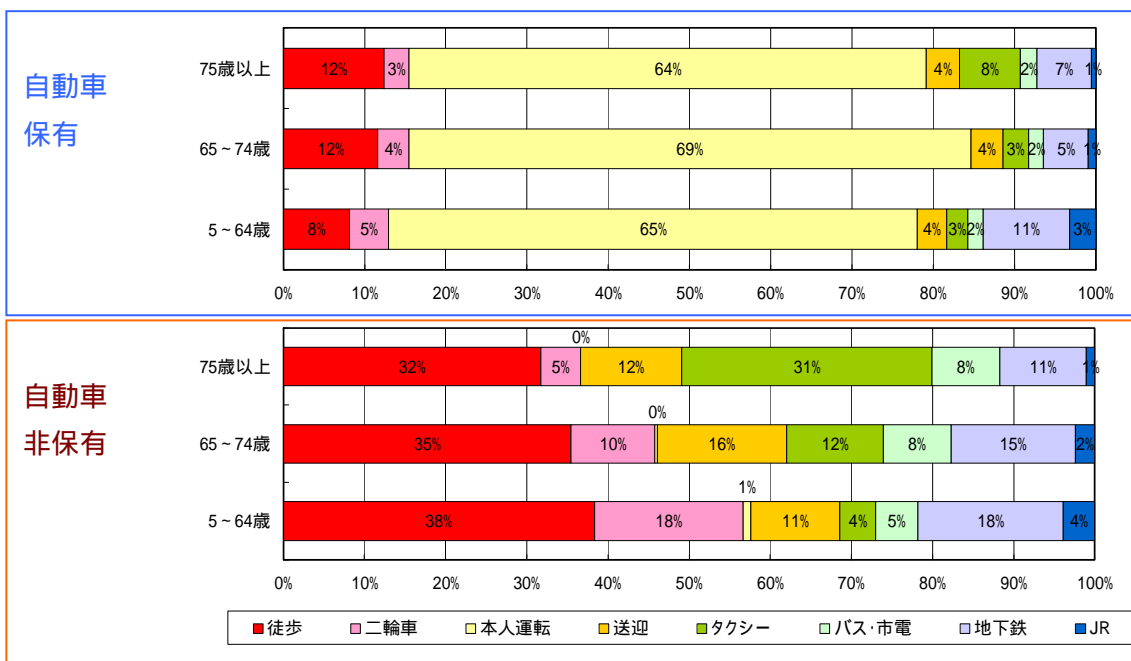


図 2-46 自動車保有非保有別の年齢階層別交通手段構成比 (札幌市集計)



(11) 冬の交通変化と満足度

「徒歩」「バス」「自動車」は冬期に満足度が大きく低下。

- 交通サービスへの満足度は、「地下鉄」は秋と冬で殆ど変化が無いのに対し、「徒歩」「バス」「自動車」は冬期に満足度が大きく低下しています。
- 冬期の外出率は秋期より低い傾向があり、高齢者ほど秋冬の差が顕著です。冬期の交通環境悪化から外出を控えていると考えられます。

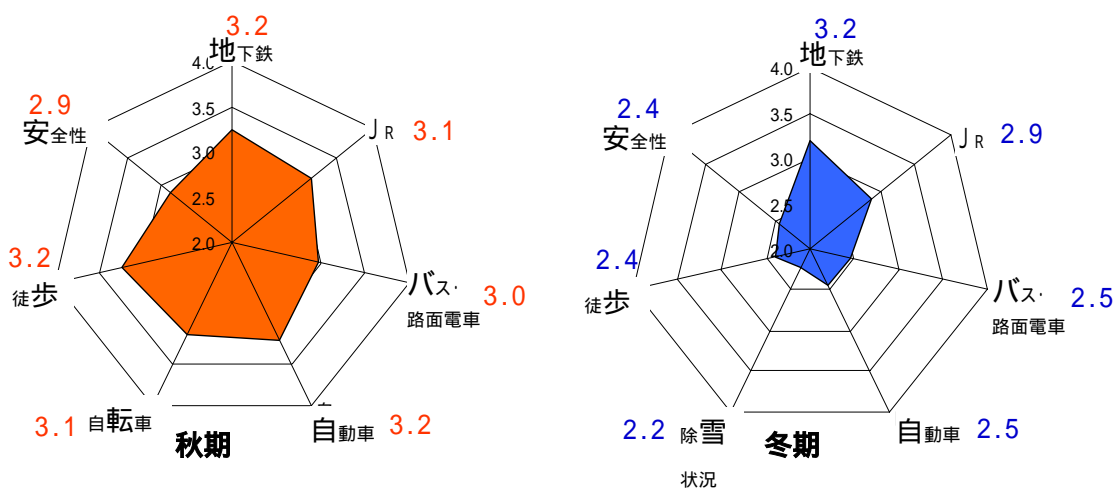
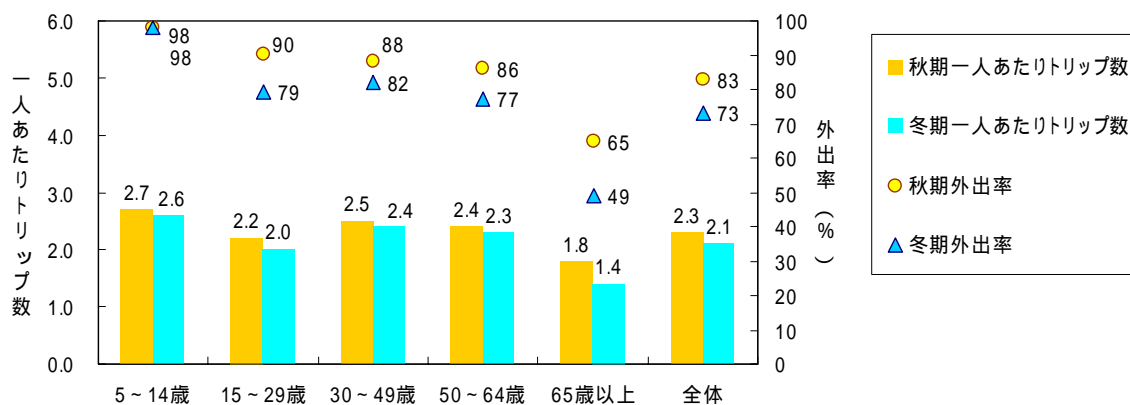


図 2-47 地域交通サービスへの満足度 (道央都市圏集計)



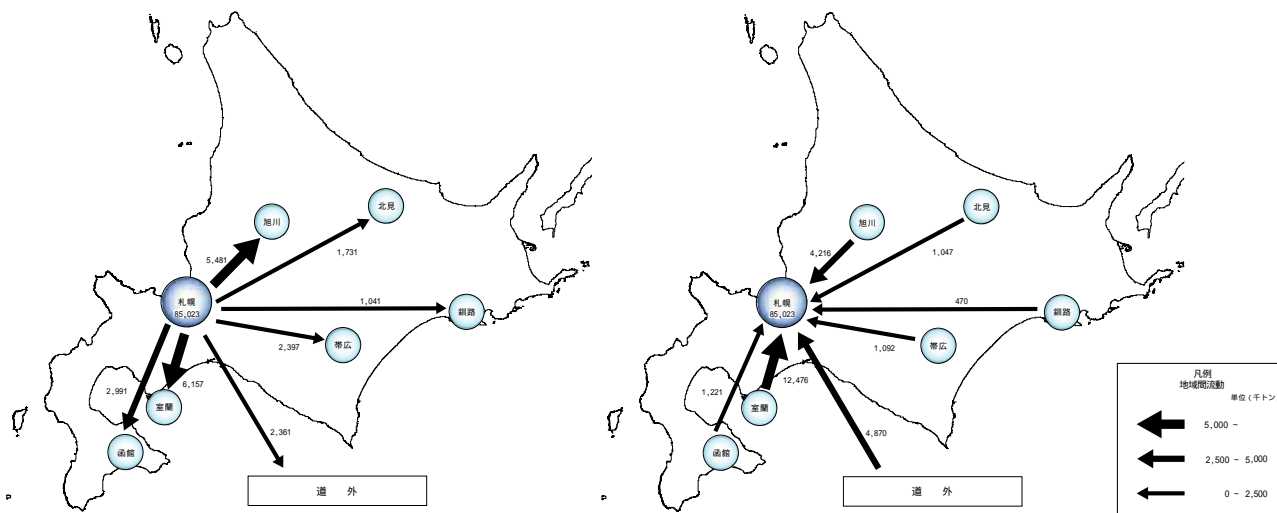
秋期・冬期の両方を回答している調査対象者のみをサンプルとした道央都市圏での集計

図 2-48 年齢階層別の外出率・トリップ数の秋冬比較

2-2-2 札幌市の物流実態

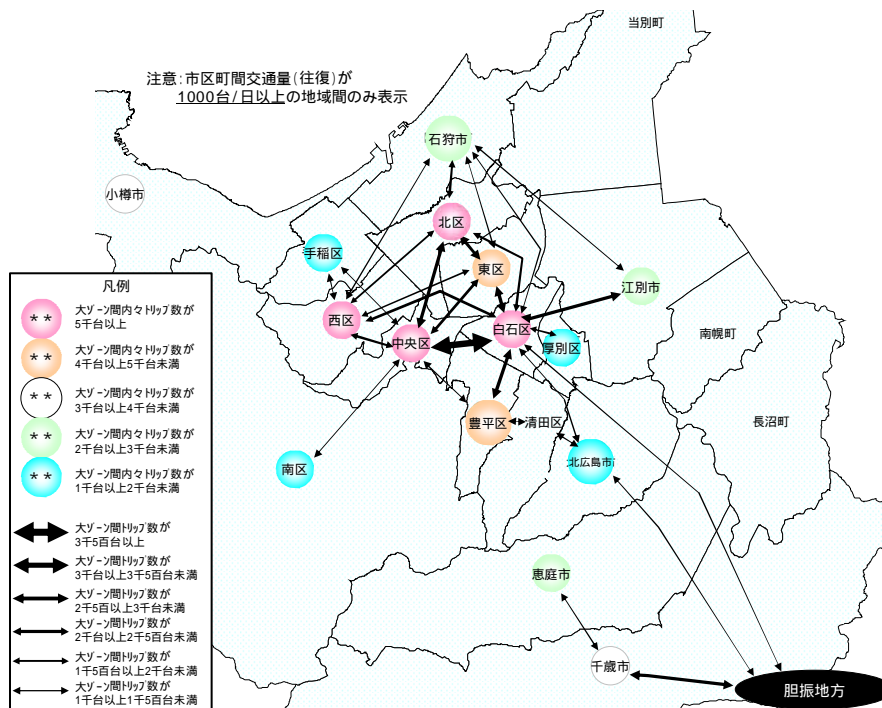
道内外物流の中心として北海道の経済活動を牽引する札幌市。

- ・ 貨物については、道央圏と道内外と多くの流動があり、北海道内々及び内外貨物の約 4 割が道央圏で発生・集中し、札幌市は北海道の経済活動を牽引する役割を担っています。
- ・ 札幌市内の貨物車流動は中央区 - 白石区の区間で最も多く、その他の札幌市内の動きとしては、中央区 - 北区、北区 - 東区、東区 - 白石区、白石区 - 豊平区の区間で多い状況です。



資料：貨物地域流動調査（2008 年）

図 2-49 札幌ブロック発着貨物流動量（全交通機関）

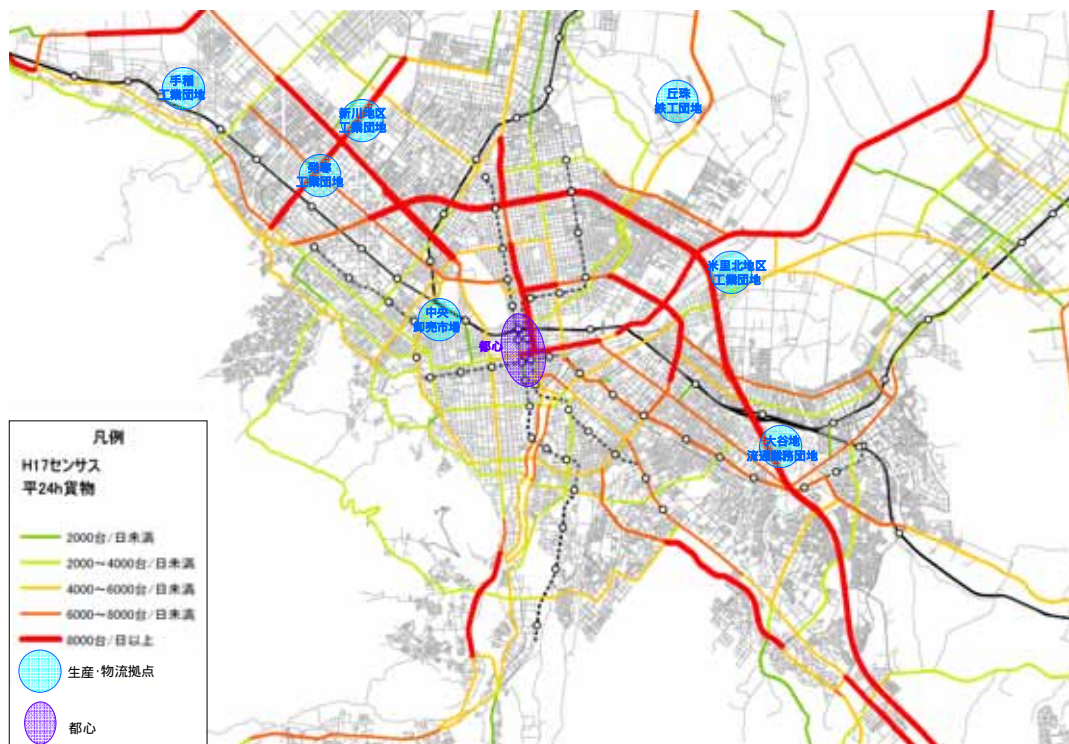


資料：道路交通センサス（2005 年）

図 2-50 営業貨物車流動（市区町村間）

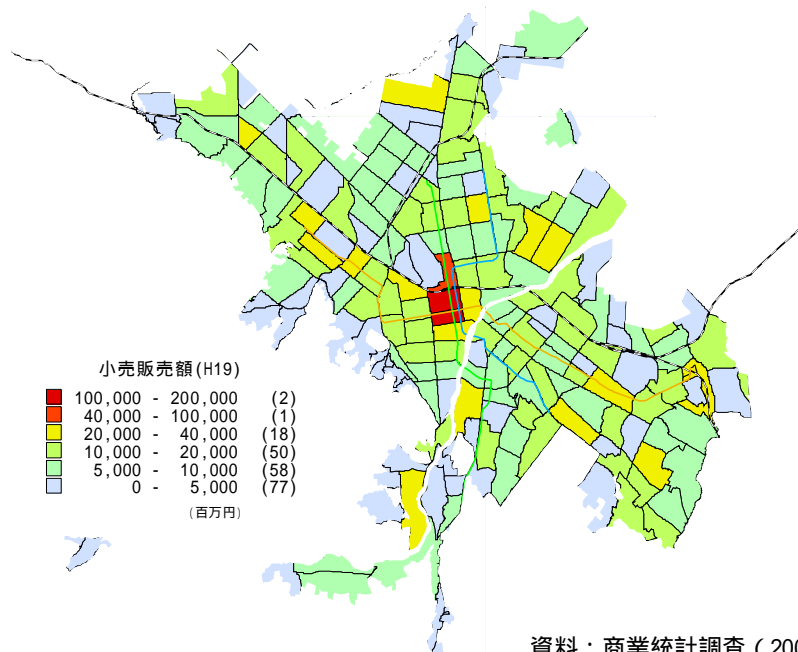
生産・物流拠点および都心部を結ぶ札幌市内の物流ネットワーク。

- ・ 生産・物流拠点は、主に札幌新道外側の幹線道路沿いに分布しています。また、札幌新道内側では一大消費地である都心部や中央卸売市場などが物流交通の発着点となっています。
- ・ 貨物車交通は、全道各地から生産・物流拠点や都心部方向の幹線道路に集中している状況となっており、これらの幹線道路が札幌市の物流の大動脈となっています。



資料：道路交通センサス（2005年）

図 2-51 路線別貨物車交通量



資料：商業統計調査（2007年）

図 2-52 札幌市内地区別小売販売額

2-2-3 公共交通（地下鉄・JR・バス・路面電車）

(1) 公共交通の利用人員の推移

バスの利用者数が大幅に減少。

- 地下鉄の利用人員は横ばいで推移しています。
- JRは高架化・中間駅の設置・複線化に伴い利用者（乗車人員）を伸ばし、近年も増加傾向にあります。
- 路線バスと路面電車は、利用者数が減少傾向です。

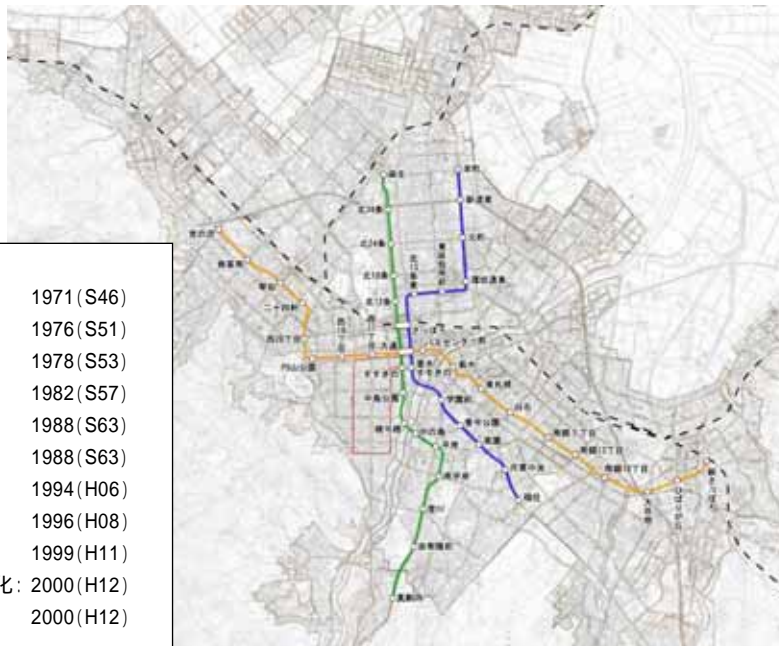
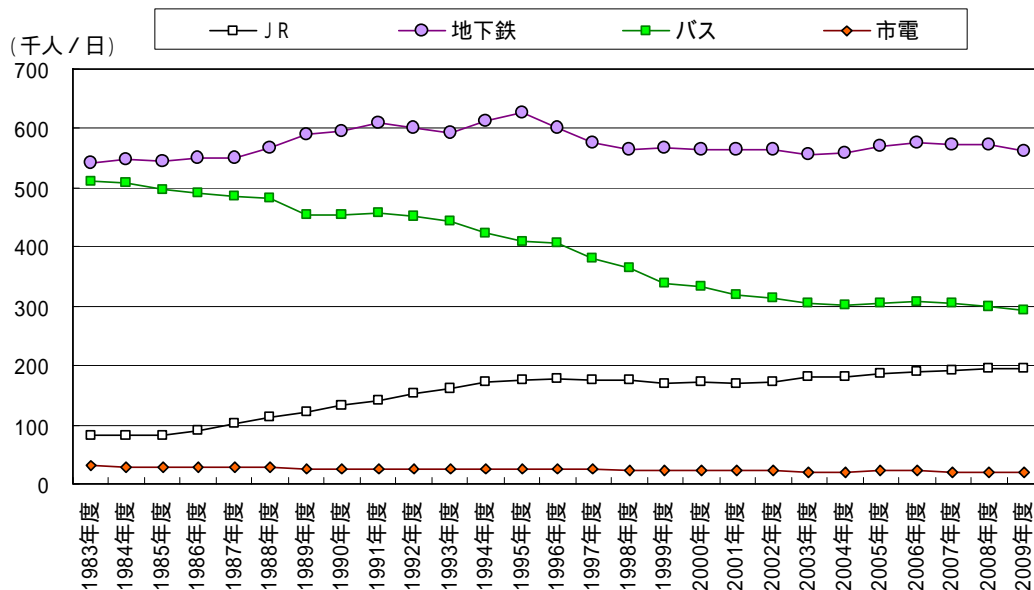


図 2-53 札幌市内の地下鉄・JR 網  
札幌市内 機関別日平均乗車人員



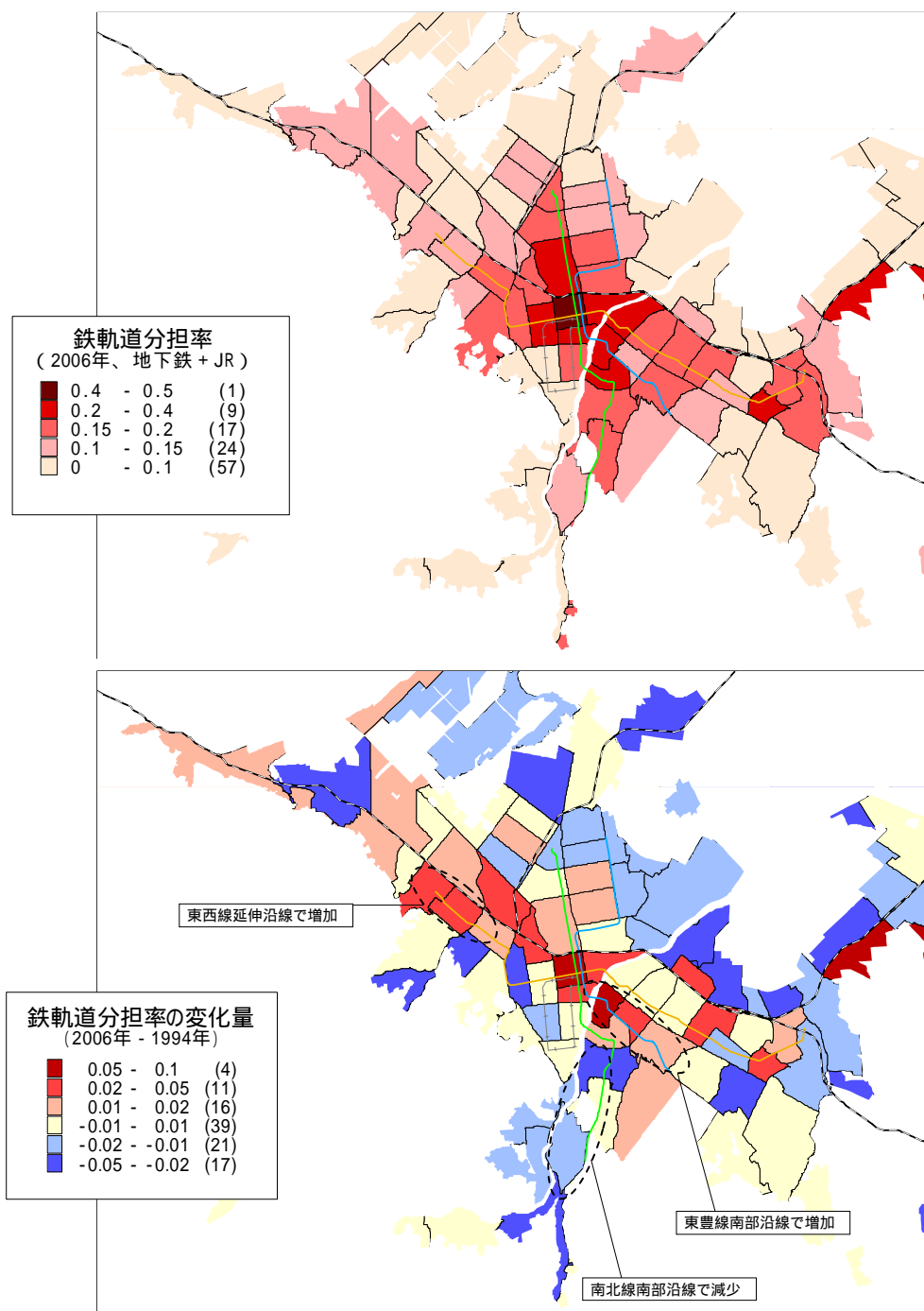
資料：札幌の都市交通データブック 2010

図 2-54 公共交通の利用者推移

(2) 鉄軌道利用の地域別傾向

都心の鉄軌道分担率<sup>7</sup>は高い。沿線によっては鉄軌道利用率が減少。

- ・ 駅沿線での鉄軌道分担率が高く、特に都心では分担率が高いです。
- ・ 都心や、東豊線の南部区間（「豊水すすきの - 福住」1994 年整備）や東西線西区間（「琴似 - 宮の沢」1999 年整備）で鉄軌道の利用率が上昇していますが、郊外部や南北線の南部区間など高齢化率が高い地区では利用率の減少が見られます。



資料：道央都市圏パーソントリップ調査

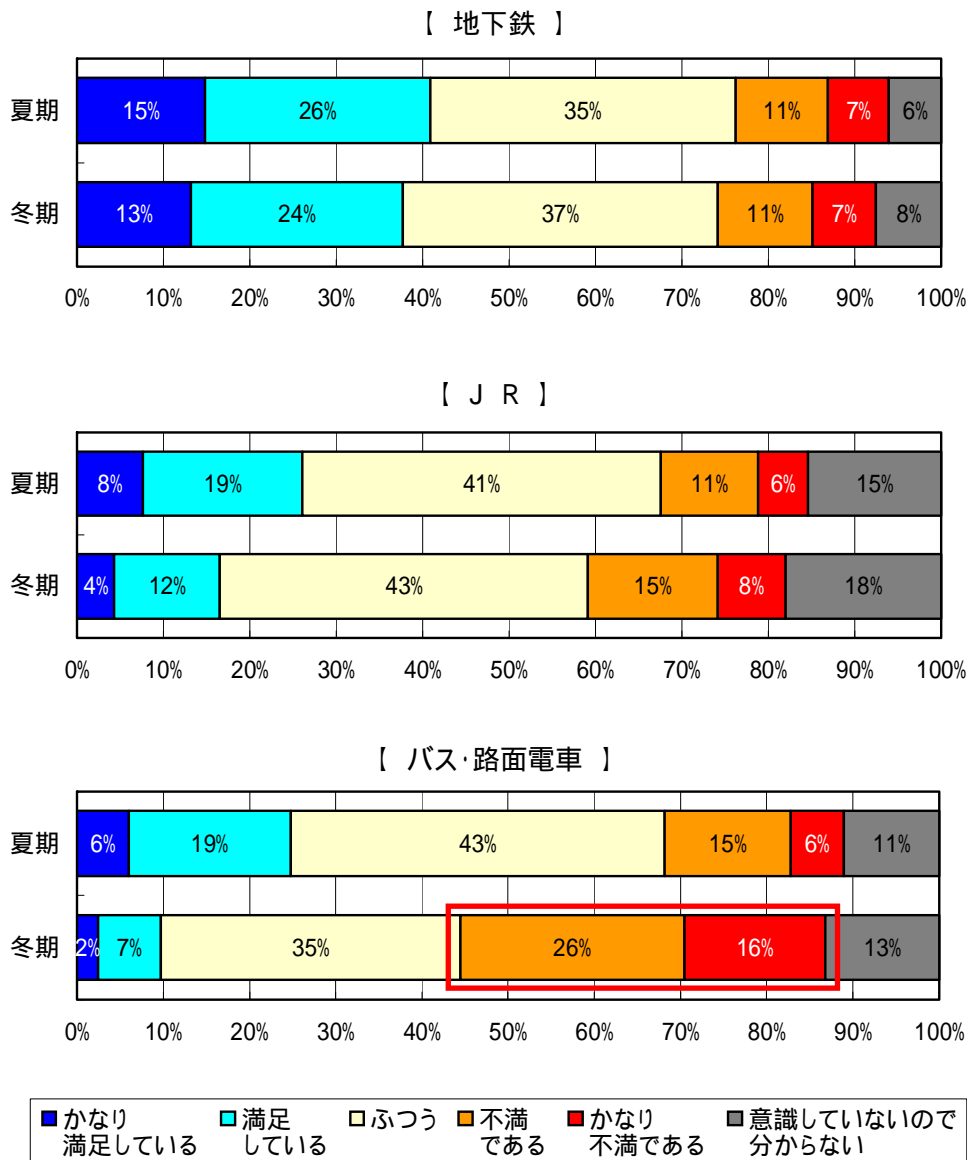
図 2-55 鉄軌道の分担率（利用率）とその変化

<sup>7</sup>ある交通手段のトリップ数が、全交通手段のトリップ数に占める割合のこと。

(3) 公共交通の満足度

季節によらず地下鉄の満足度は高い。冬期のバスの満足度は低い。

- ・ 「地下鉄」、「JR」、「バス・路面電車」を比較すると、季節によらず地下鉄の満足度は高い傾向にあります。
- ・ 「バス・路面電車」の満足度は、夏期と冬期で大きく異なり、冬期は4割以上が「不満である」または「かなり不満である」と回答しています。



資料：道央都市圏パーソントリップ調査（2006年、ライフスタイル調査）

図 2-56 居住地域の交通サービス満足度（地下鉄、JR、バス・路面電車）

(4) バス

バス利用者数は減少の一途をたどる。バス事業の経営状況は厳しい。

- ・ 市営バス事業の民間委譲（H15～16）が行われ、市内路線バスは全て民営となりました。
- ・ 市街地のほとんどを鉄軌道とバスがカバーしています。バス走行キロは、ほぼ横ばいのなか乗車人員は減少の一途をたどっており、バス事業の経営状況は厳しくなっています。
- ・ 道路運送法の改正（H14）により路線撤退に対する規制が解除され、認可制から届出制となりました。
- ・ 札幌市では、新たなバス路線維持補助制度を導入（H21）し、生活路線の確保に取り組んでいます。

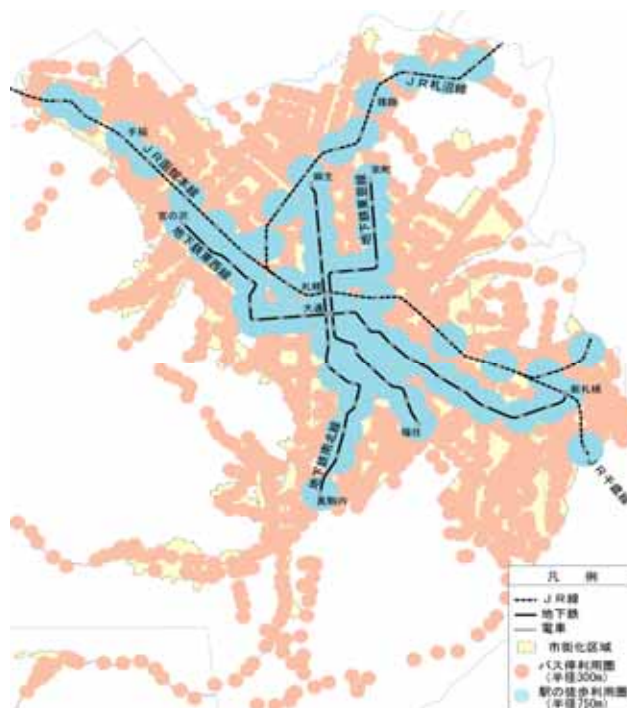


図 2-57 市内バス鉄道カバー圏

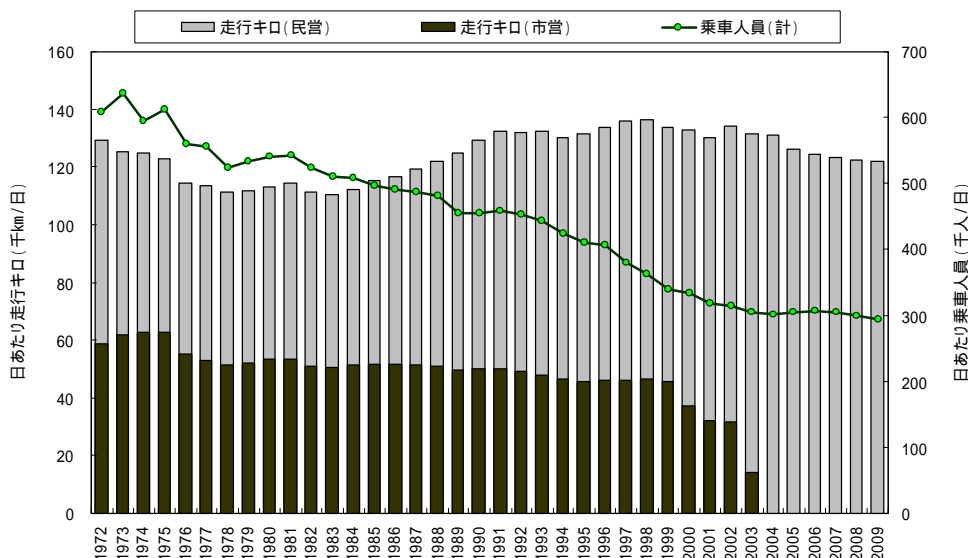


図 2-58 市内バスの走行キロと乗車人員の推移 資料：札幌の都市交通データブック 2010



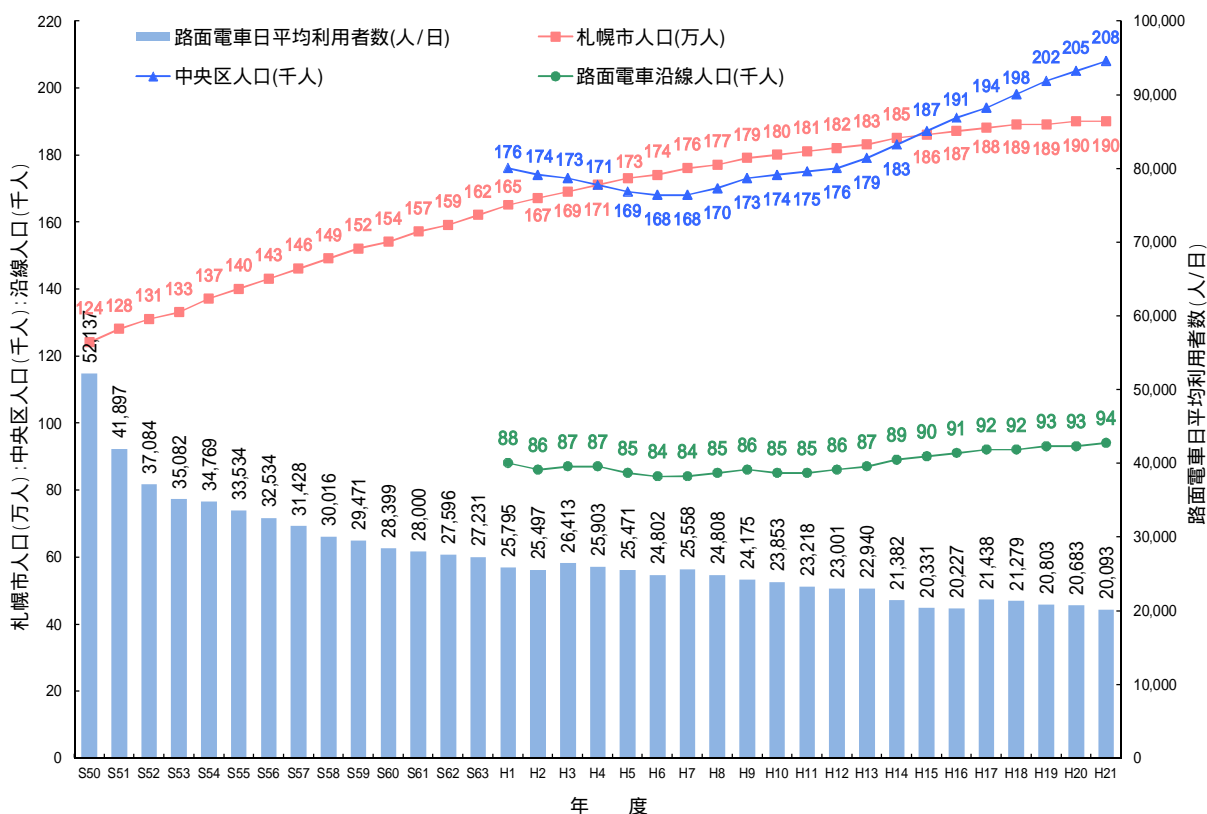
図 2-59 市内バス路線・停留所（便数別）



(5) 路面電車の状況

利用者の減少は続くものの、地域に必要な交通機関となっており、今後のまちづくりへの活用が期待されている。

- ・ 路面電車は近年、利用者数が減少傾向にあるものの、1日平均2万人が利用し、特に朝ラッシュ時には一部区間（西4丁目 - 西線16条間）で3分間隔の折り返し運行を行うなど、交通需要が大きく、地域に必要な交通機関となっています。
- ・ 沿線には藻岩山やコンサートホール Kitara 等の集客施設が点在し、観光客等にとっても重要な足となっています。
- ・ 高齢者をはじめとした日中の利用も多いものの、施設や車両の老朽化が進んでおり、バリアフリーに対応していない状況となっています。
- ・ 現在、路面電車は国内外で人や環境に優しい特性等が見直され、交通機関としてだけでなく、将来を見据えたまちづくりへの活用が期待されています。



資料：札幌市路面電車活用方針（2010年（平成22年））、札幌の都市交通データブック2010

図 2-60 利用人員と沿線人口の推移

第 1 編 基本的な考え方



札幌市の車両（現行）

図 2-61 停留場間における輸送人員  
(2009年1月平日)

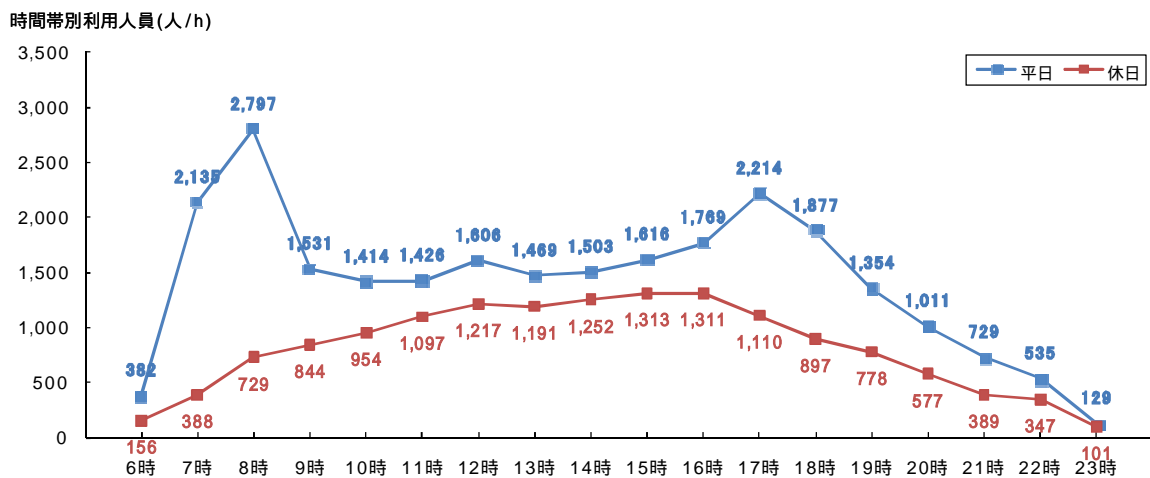


図 2-62 1日の時間帯別利用者数の推移（2009年1月）



フランス・ストラスブール

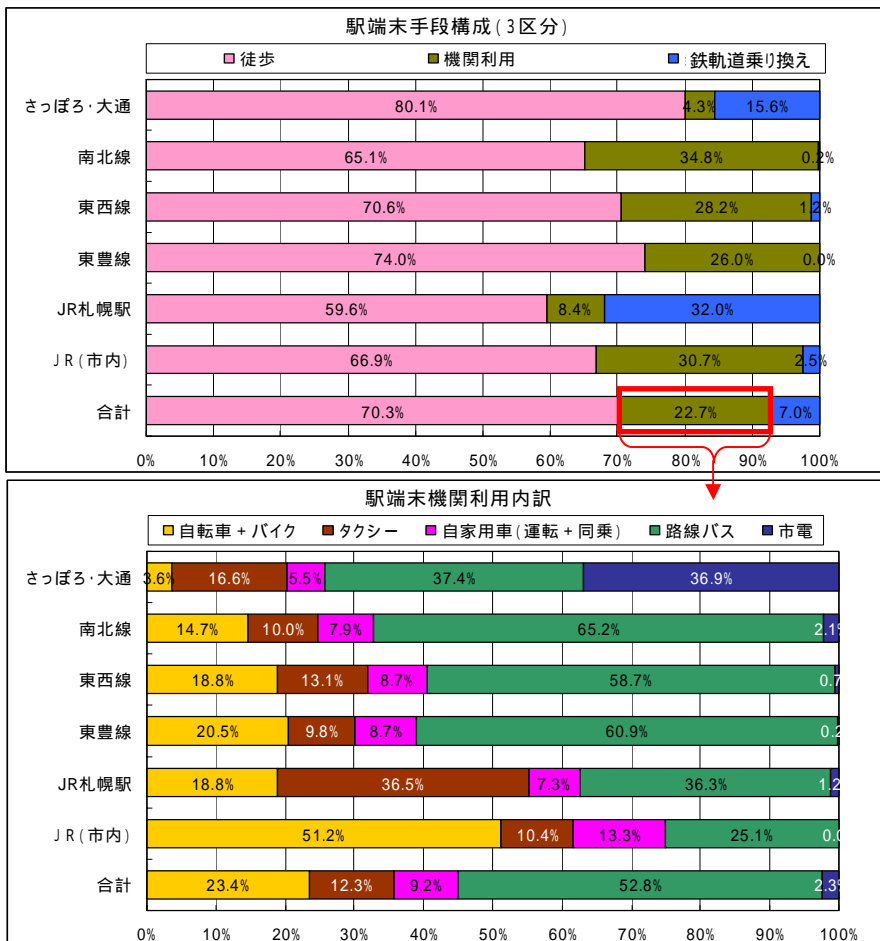


富山市の低床車両

(6) 乗り継ぎ

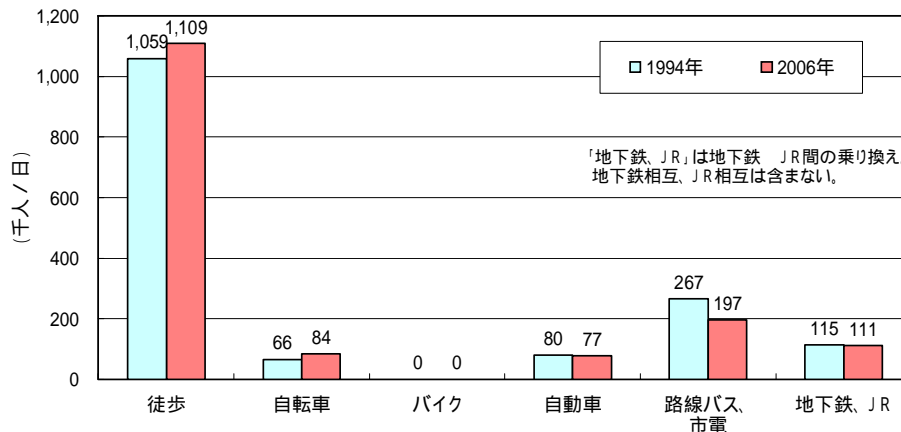
駅でのバス乗り継ぎが減少し、自転車や徒歩が増加する傾向。

- ・ 駅端末手段の 7 割は徒歩です。バスや自転車からの乗り継ぎは 2 割あまりです。
- ・ 地下鉄駅では J R 駅に比べて、バス乗り継ぎ利用割合が高いです。
- ・ 駅端末手段別ではバスが減少して、自転車や徒歩が増加する傾向となっています。



資料：道央都市圏パーソントリップ調査（2006年）

図 2-63 市内鉄軌道の路線別端末手段構成



資料：道央都市圏パーソントリップ調査

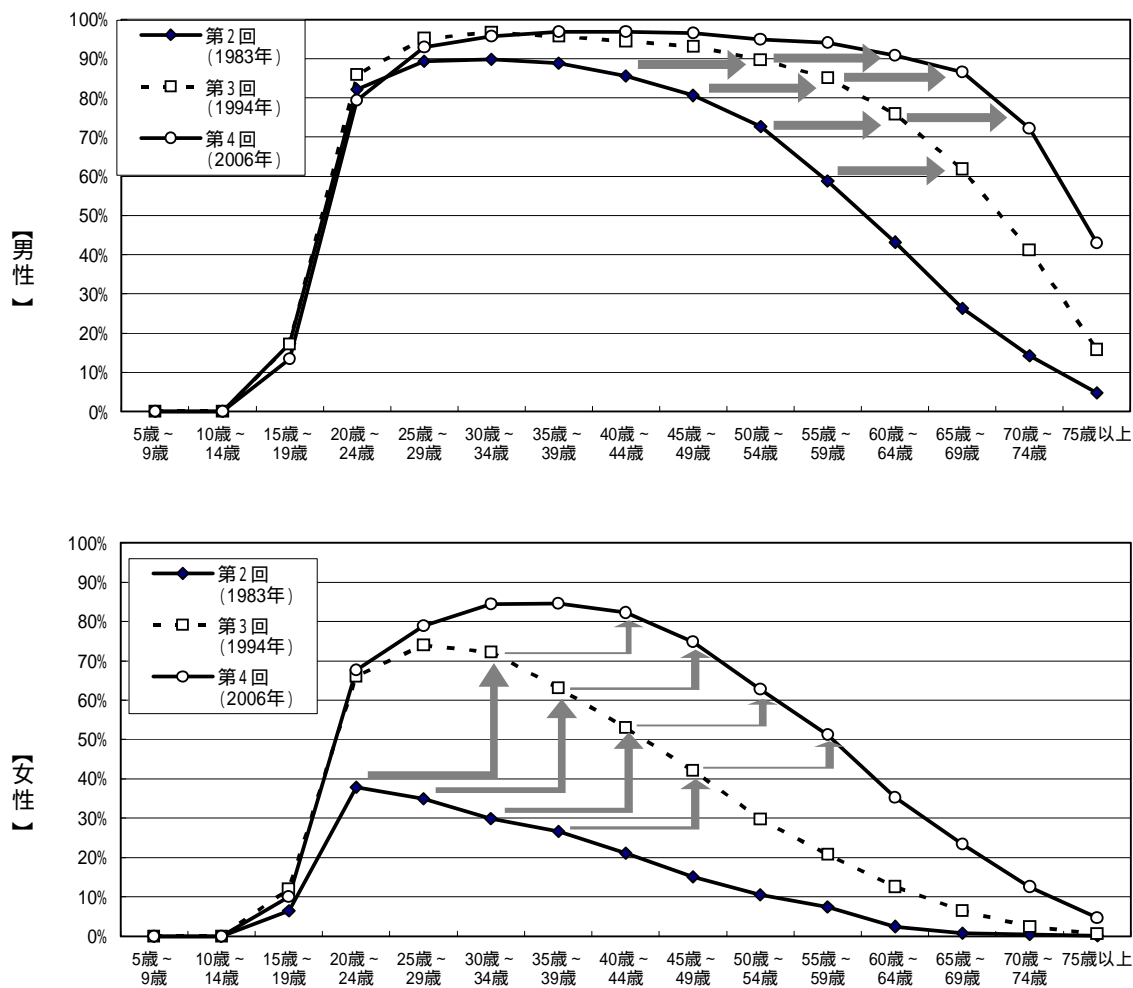
図 2-64 端末手段別駅乗降者数（札幌市内駅集計）の推移

2-2-4 自動車交通

(1) 免許保有と自動車保有の状況

女性の免許保有率が上昇。普及が進んだマイカー。

- ・ 男性は 20 代までにほとんどの人が免許を取得する傾向があり、20 年前から変わりません。
- ・ これに対し、女性は 20 代までに免許を取得する人の割合が伸び、かつ 30 代以降に免許を取得した人も多いです。
- ・ 自動車保有台数は、人口を上回るペースでこれまで増加してきました。(次ページ図)



資料：道央都市圏パーソントリップ調査（2006年）

図 2-65 年齢階層別の免許保有率の推移

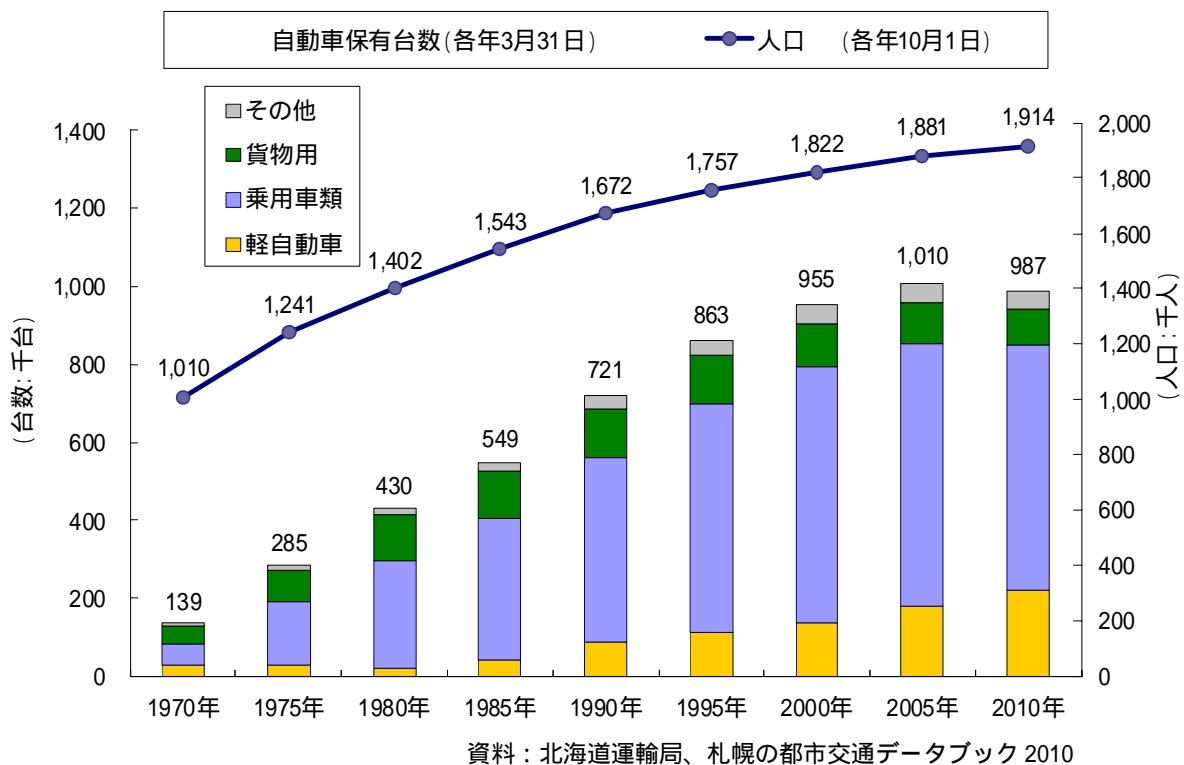
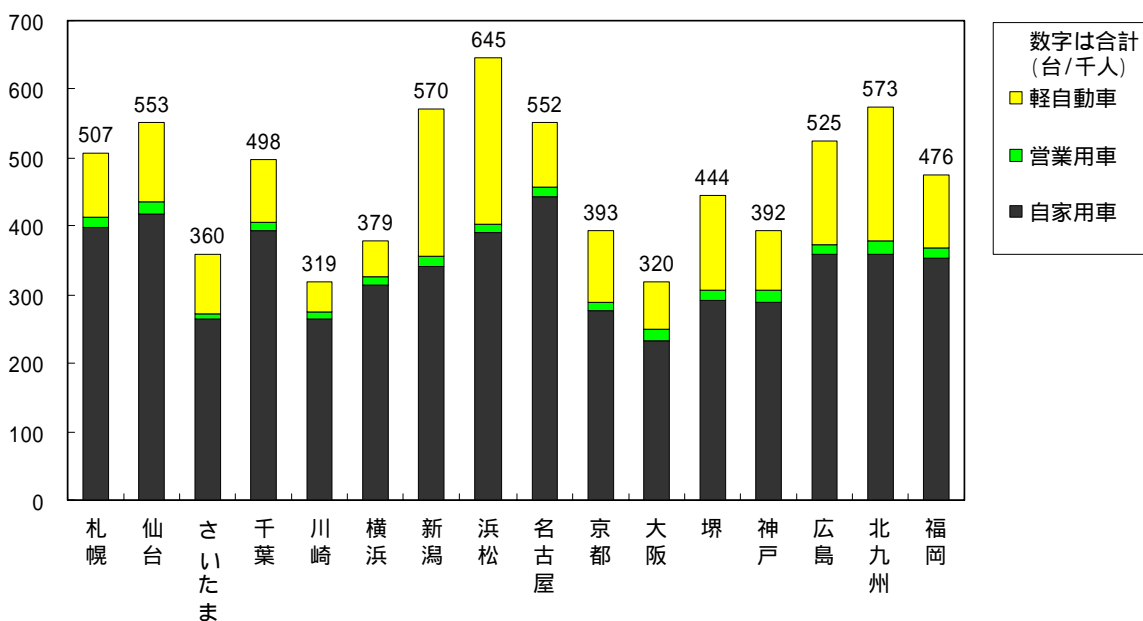


図 2-66 札幌市内の自動車保有台数



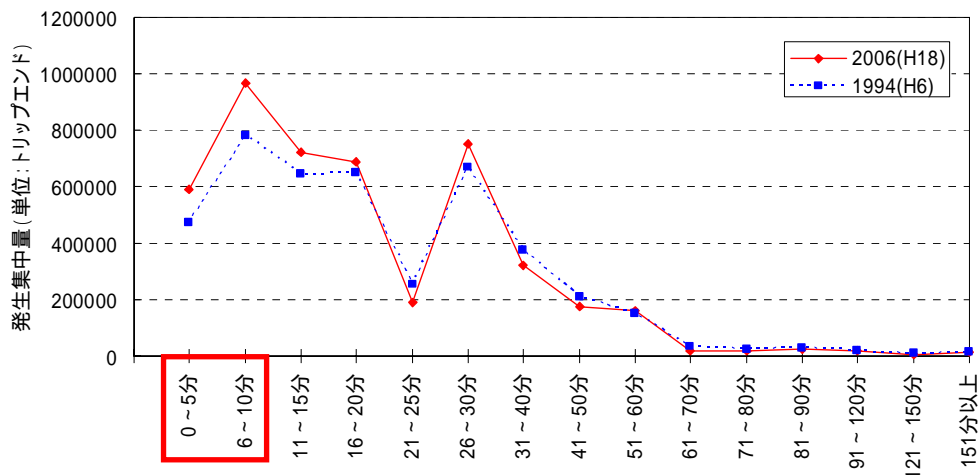
資料：「自家用・営業用（軽自動車除く）の登録自動車数」については「市区町村別自動車保有台数（平成 20 年 3 月末現在）」（財）自動車登録情報協会、軽自動車台数は「市区町村別軽自動車両数（平成 19 年 3 月末現在）」（社）全国軽自動車協会連合会、人口は国勢調査（2005 年）

図 2-67 人口あたり自動車保有台数の他都市との比較

(2) 自動車への依存

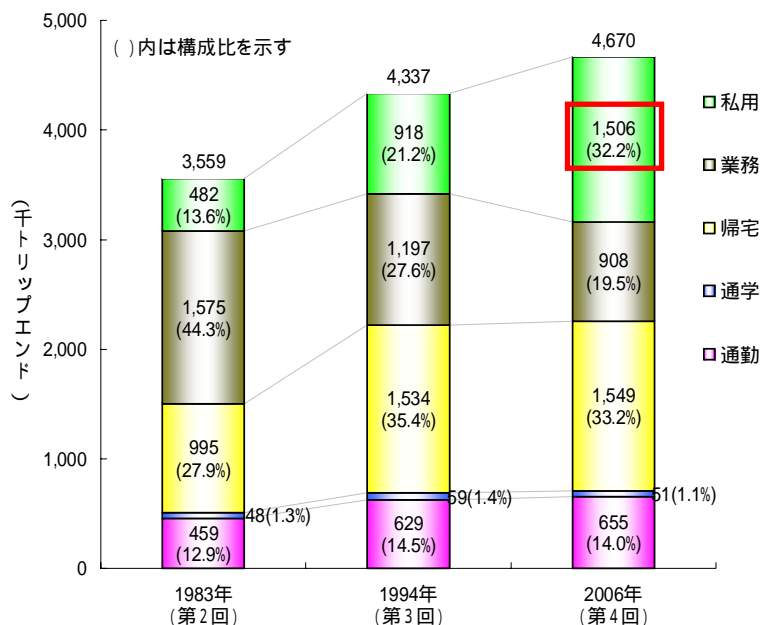
自動車の短距離利用が増加。買い物など安易に車を使う傾向。

- ・ 短距離（移動所要時間：10 分以内）での自動車移動が増加しています。
- ・ 私用目的での自動車利用が増加しています。
- ・ 女性の免許保有率の上昇や、自動車保有台数の増加を背景に、買い物などで安易に自動車を利用する傾向が強まっていると考えられます。



資料：道央都市圏パーソントリップ調査（2006年）

図 2-68 札幌市内における発生集中交通量の移動所要時間分布



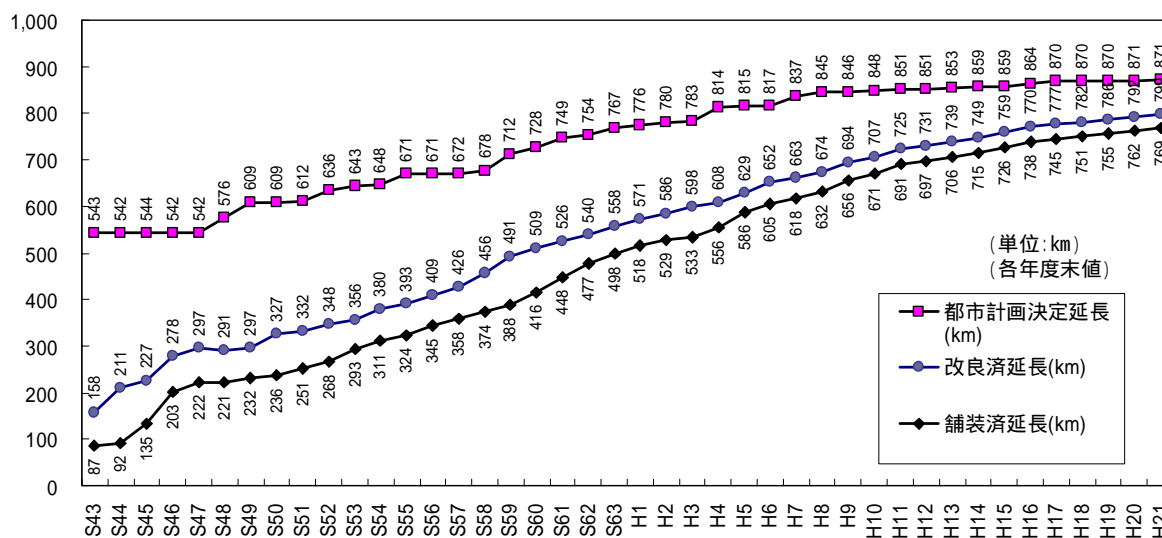
資料：道央都市圏パーソントリップ調査（2006年）

図 2-69 札幌市内の目的別自動車発生集中量の推移

(3) 道路整備状況

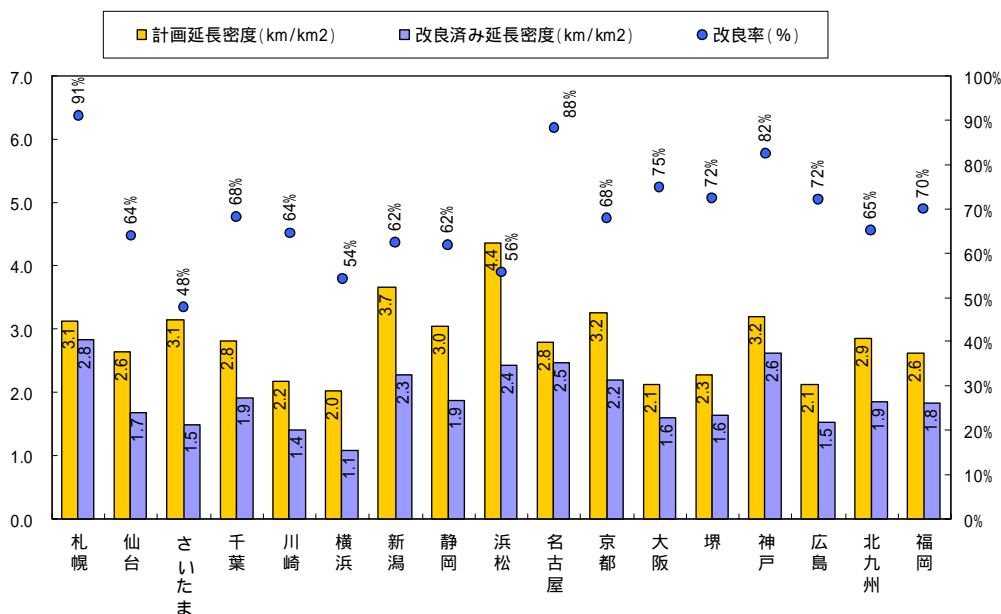
道路整備は着実に進み、整備率は他都市と比べ高い。ただし、都心部における自動車専用道路は無い。

- ・ 都市計画道路の整備は着実に進んできています。
- ・ 他都市と比べても、幹線街路の整備率は高いです。
- ・ 他の政令指定都市の多くは、都心部で自動車専用道路が整備されています。



資料：札幌の都市交通データブック 2010

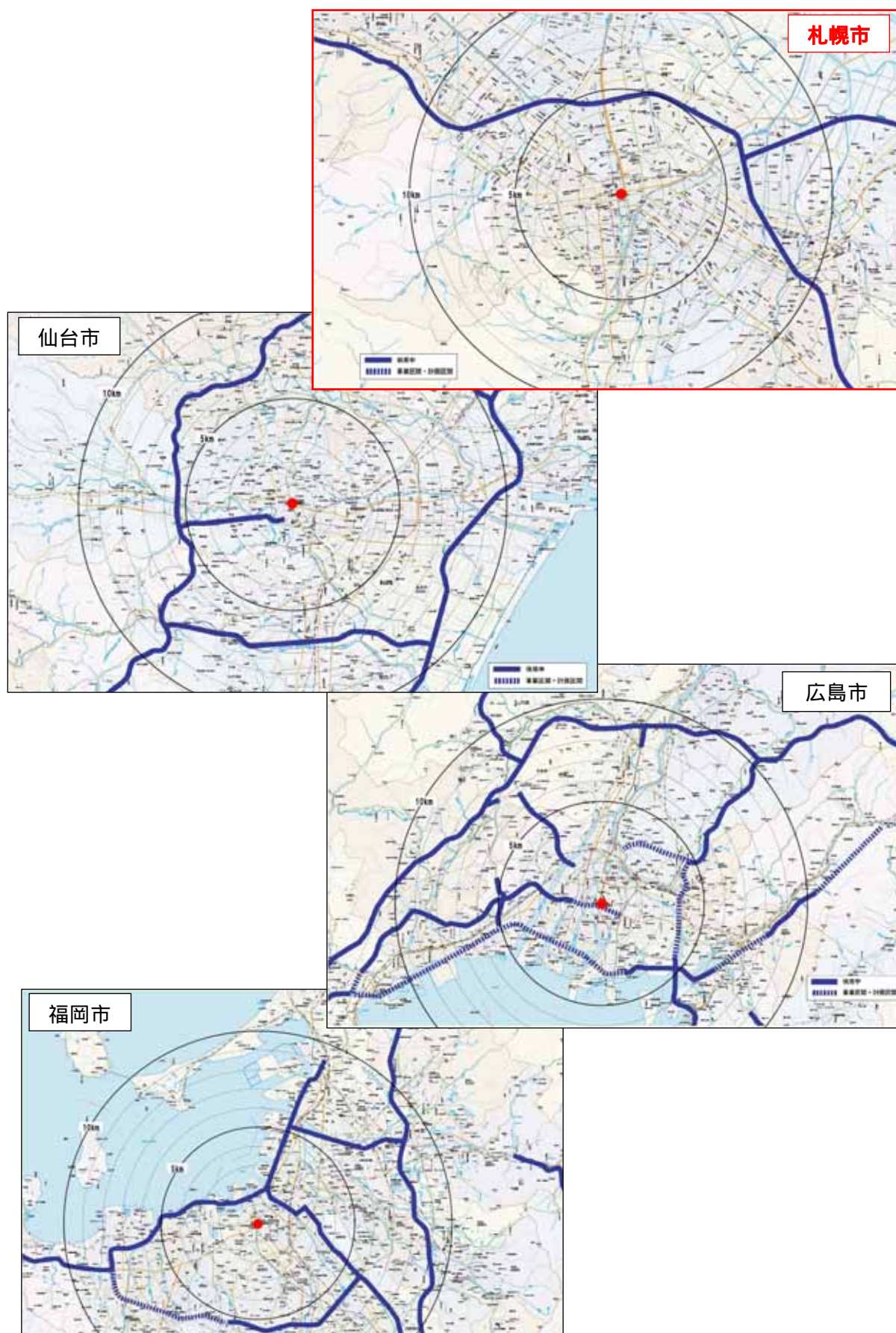
図 2-70 札幌市内の都市計画道路整備率の推移



資料：札幌の都市交通データブック 2010、都市計画現況調査

図 2-71 幹線街路密度<sup>8</sup>と整備率の他都市との比較 (2008 年度)

<sup>8</sup>市街化区域面積 (km<sup>2</sup>) あたりの幹線街路延長 (km) として算出



( 印は各都市の市役所の位置 )

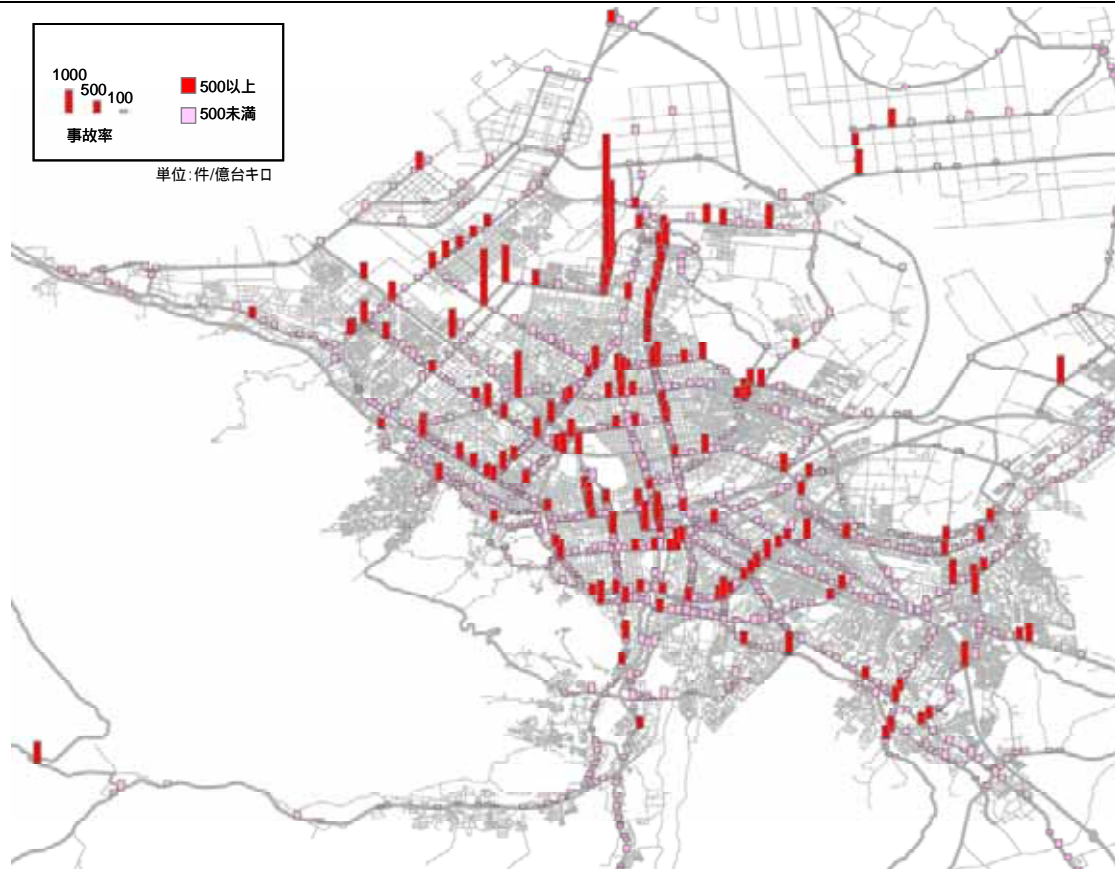
図 2-72 自動車専用道路網の比較



(4) 交通事故状況

死傷事故は市内幹線道路で広く発生。

- 死傷事故は市内の幹線道路で広く発生しています。



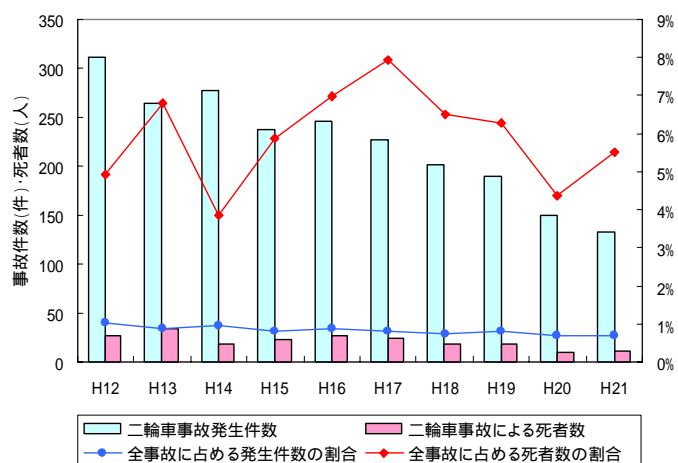
資料: 寒地土木研究所

図 2-73 交差点事故率 (2002 ~ 2005 年)

~ 致死率の高いバイク事故 ~

北海道における二輪車の事故 (第 1 当事者)

北海道における二輪車事故件数は近年減少傾向を見せているが、二輪車事故の全事故に占める発生件数割合 (1%未満) に比較して、死者数割合 (約 4 ~ 7%程度) が高く、四輪車に比べて、二輪車事故は死亡事故に至るケースが多くなっています。



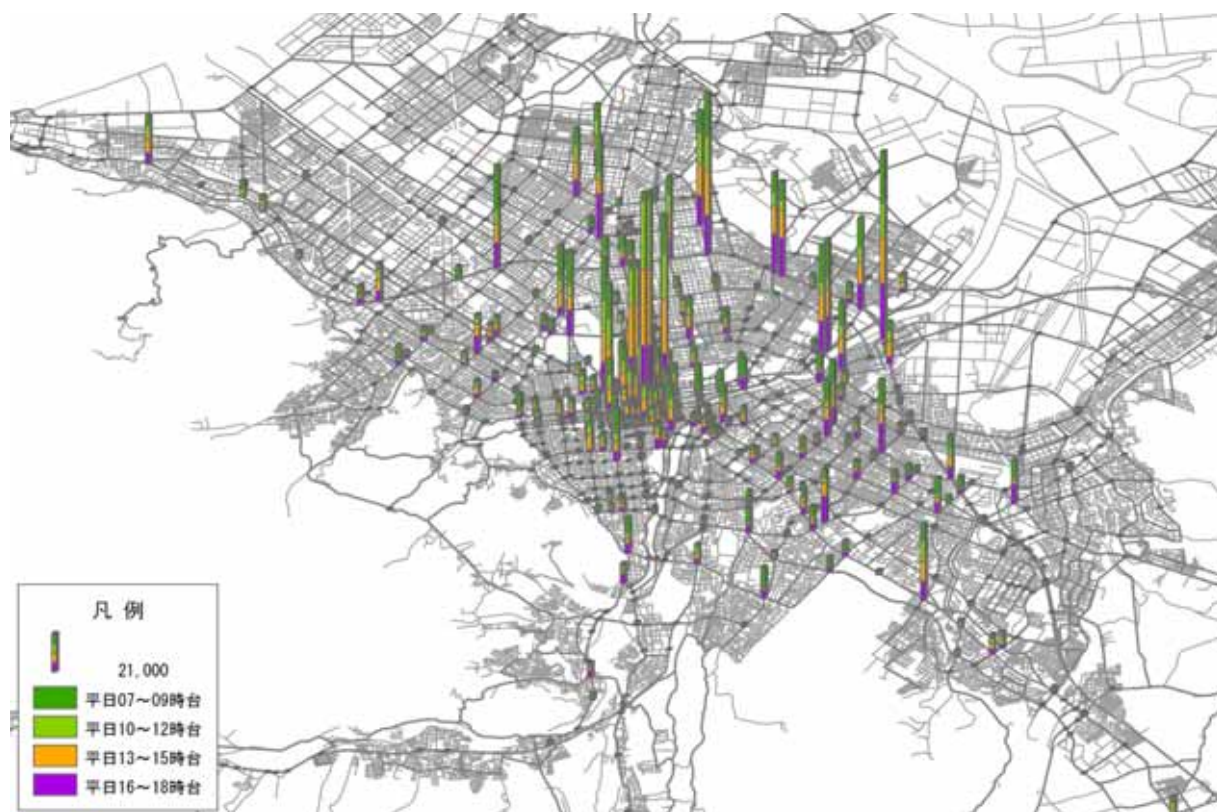
資料・交通年鑑

図 2-74 二輪車事故件数など

(5) 道路交通状況

交通混雑は都心を中心に発生。

- 交通混雑は都心を中心に発生しています。



混雑発生：5分間の平均走行速度が20km/h以下となった回数

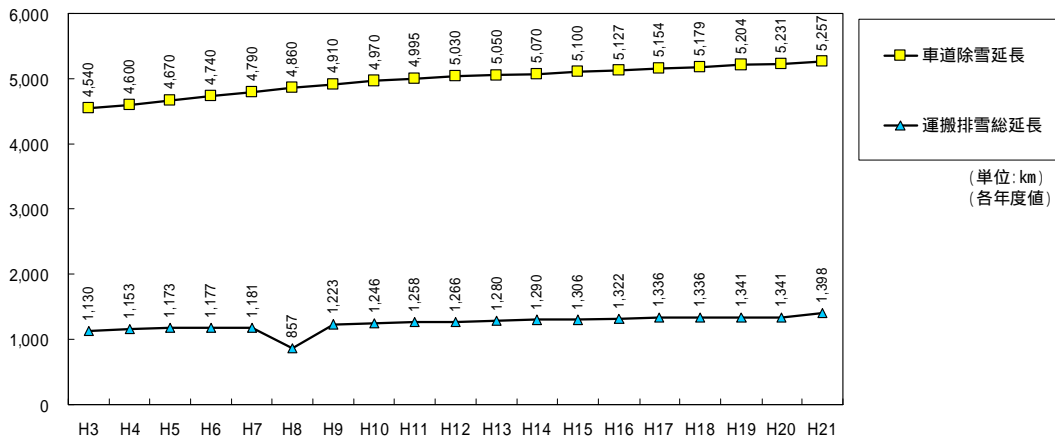
資料：寒地土木研究所

図 2-75 混雑発生状況（2005年）

(6) 冬の道路交通状況

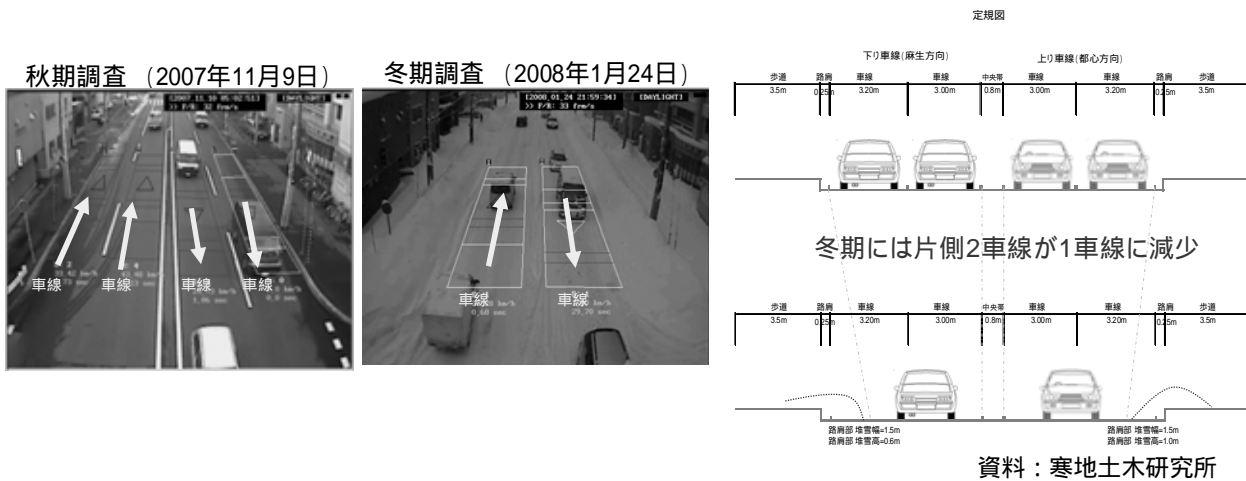
積雪で冬期の速度は秋の半分。

- ・ 車道除雪延長は、年々増加傾向です。
- ・ 冬期は積雪で路面環境が低下します。また、雪山により有効幅員が減少します。
- ・ 交通容量の低下から、冬期には所要時間が3割ほど増加しています。



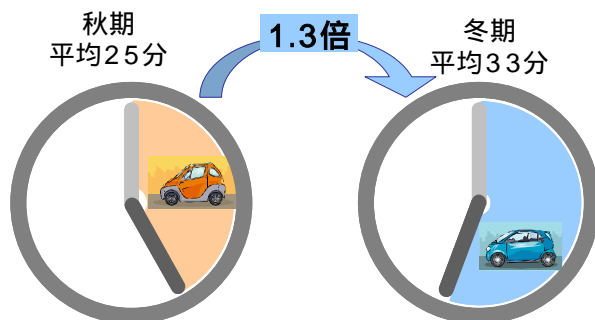
資料：札幌市統計書

図 2-76 市内道路の除雪状況



資料：寒地土木研究所

図 2-77 西5丁目・樽川通（北18条）における秋期・冬期の状況



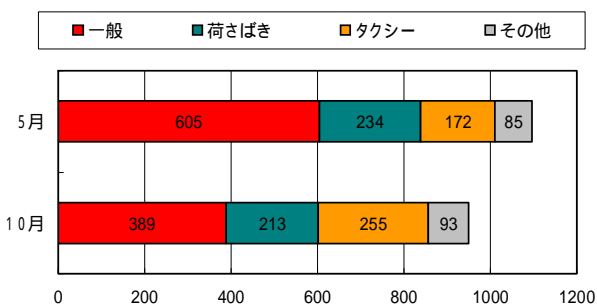
資料：道央都市圏パーソントリップ調査（2006年）

図 2-78 自動車での通勤通学所要時間比較

(7) 都心部の駐車状況

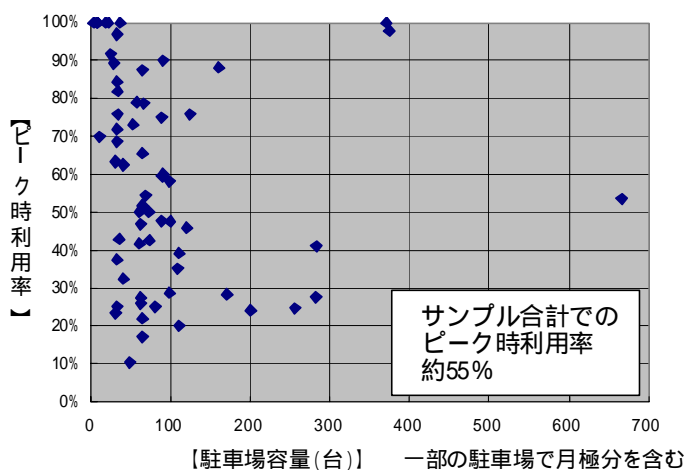
都心部では、一般車だけでなく荷さばきやタクシーの路上駐車が依然多い。

- ・ 道路交通法の改正（平成 18 年 6 月施行）での駐車取り締まり強化などに伴い、一般車などの路上駐車は減少しましたが、依然都心部での路上駐車台数は多く、荷さばきやタクシーの割合も多いです。
- ・ 都心部の平均自動車走行速度はわずかに改善したものの、13 km/h 程度と低いです。
- ・ ピーク時には満車となる駐車場もあります、総量として都心部の駐車場容量は充足しています。



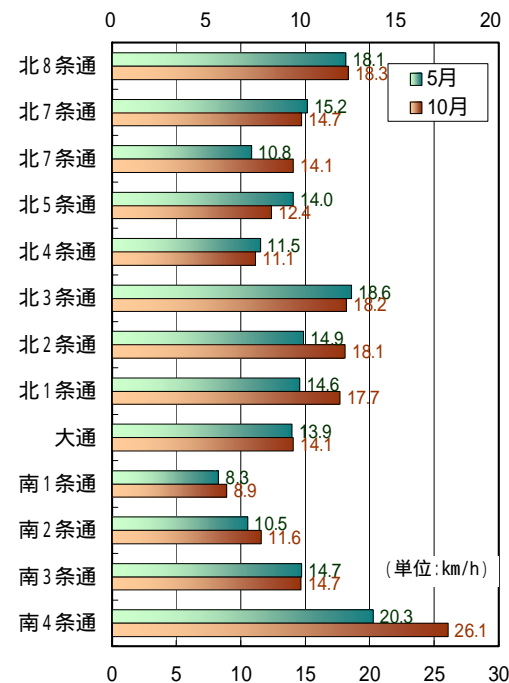
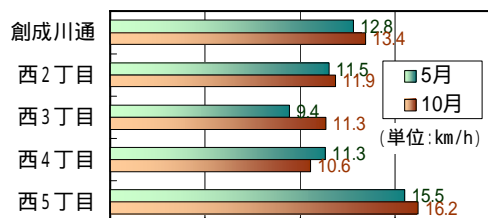
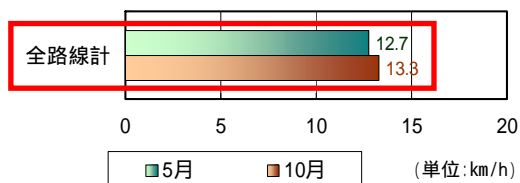
資料：平成 18 年度札幌都心モニタリング調査  
 （調査範囲は東西で創成川通～西 5 丁目線、  
 南北で北 8 条通～南 4 条通）

図 2-79 都心路上駐車調査でのピーク時  
 車種別路上駐車台数



資料：平成 22 年度札幌市駐車場実態調査

図 2-80 都心部時間貸し駐車場の利用状況



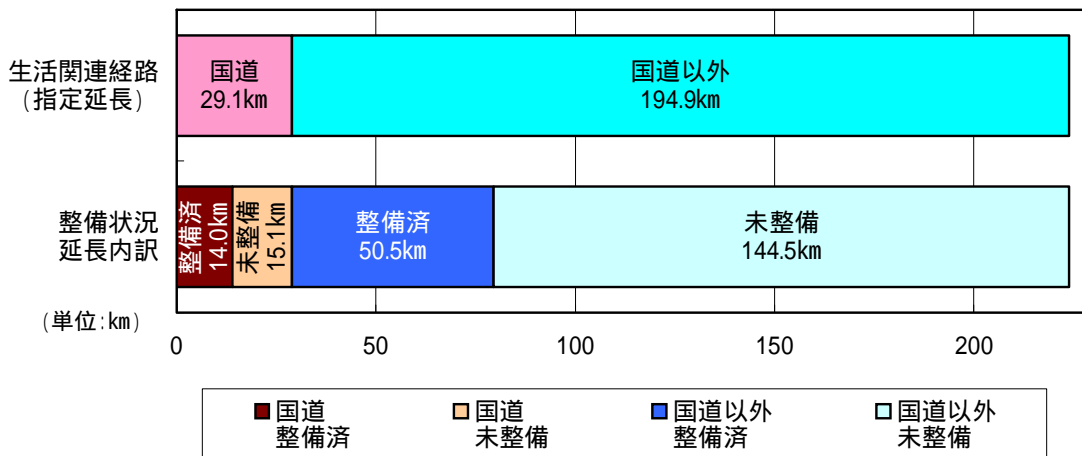
資料：2006 年度札幌都心モニタリング調査

図 2-81 都心内の路線別の平均自動車走行速度

2-2-5 歩行者

バリアフリー化や冬期路面对策などの課題が残る歩道整備。

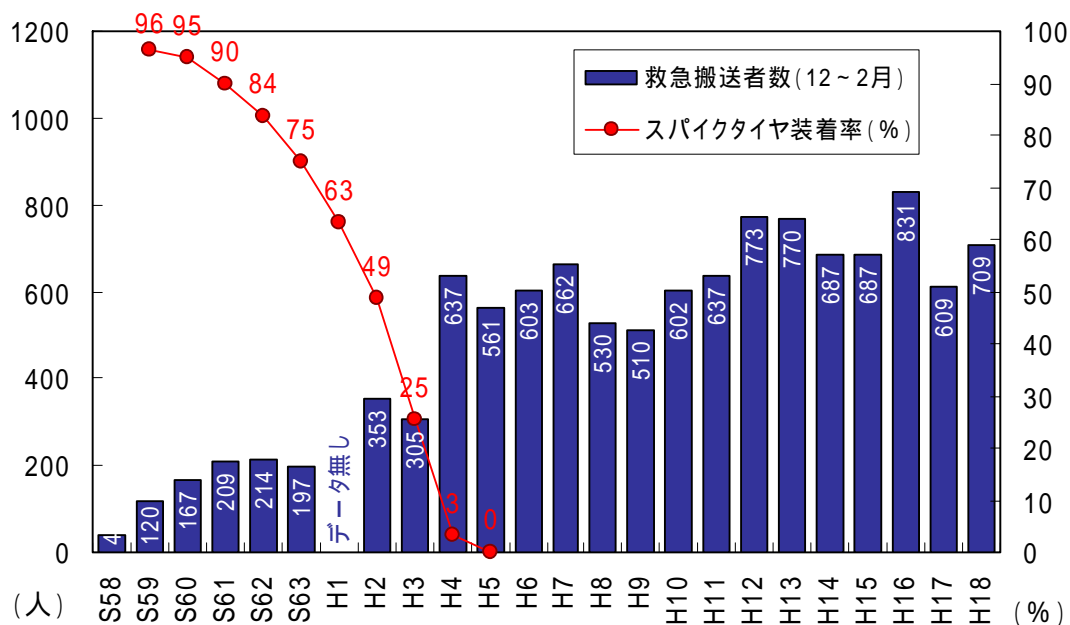
- ・ 歩道のバリアフリー化に取り組んでいますが、整備率は未だ低いです。
- ・ 冬期はつるつる路面による転倒事故が多く発生しています。



生活関連経路：生活関連施設（高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設）相互間の経路。

資料：新・札幌市バリアフリー基本構想（2008年）

図 2-82 歩道のバリアフリー化整備状況



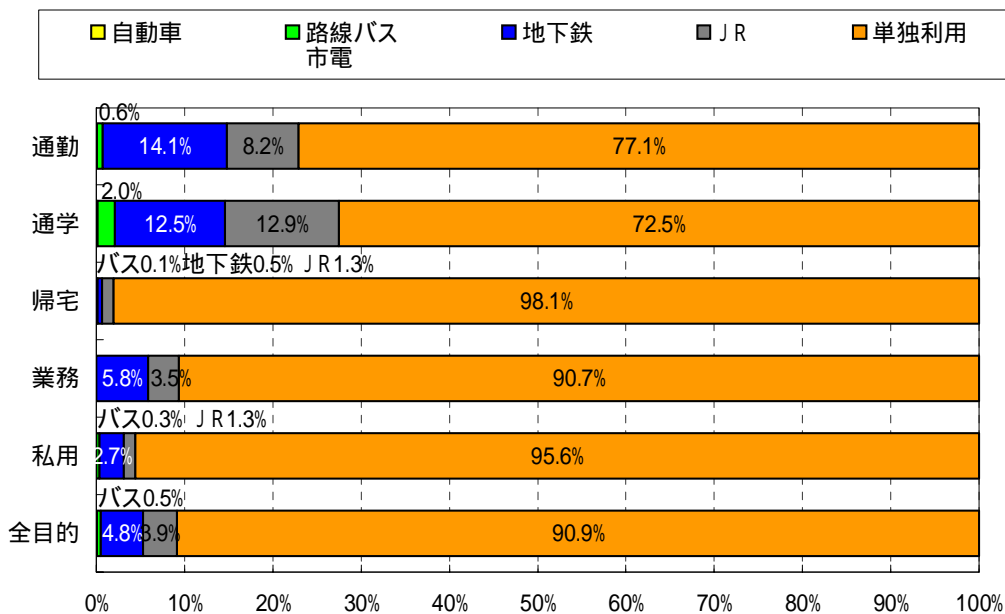
資料：さっぽろウィンターライフ推進協議会サイト

図 2-83 札幌市内冬期転倒事故の救急搬送者数とスパイクタイヤ装着率の推移

2-2-6 自転車

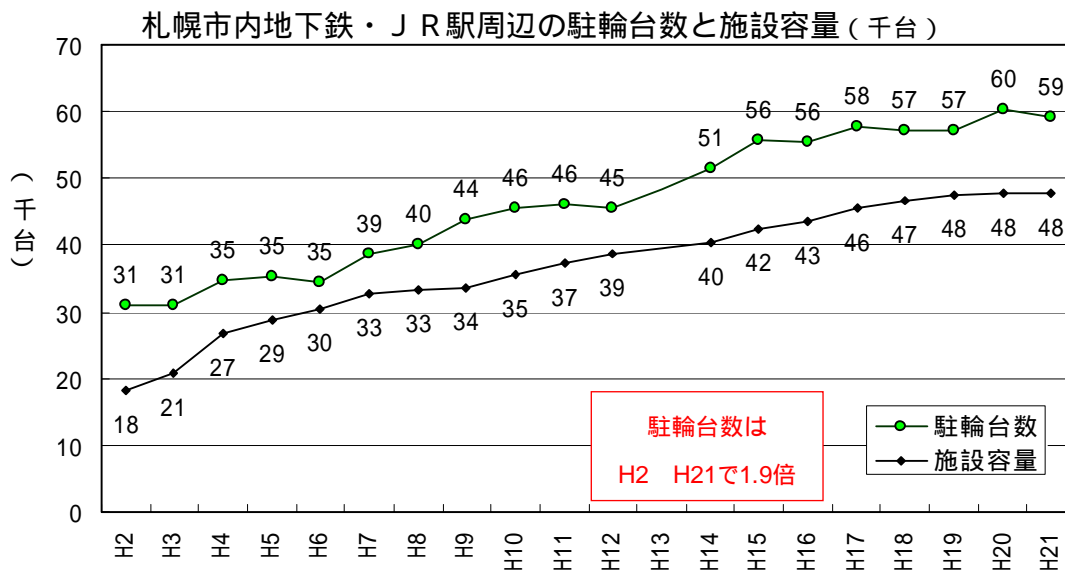
都心部や駅周辺における自転車が増加し、駐輪場不足が課題。

- ・ 自転車は、都心部や駅周辺における交通手段として増加傾向です。（前述）
- ・ 通勤、通学では、自転車利用後に地下鉄、JRに乗り継ぐ需要が25%前後見られます。
- ・ 都心部への乗り入れ、あるいは駅で乗り継ぐ自転車が増加するなか、駐輪場が不足している状況にあります。



資料：道央都市圏パーソントリップ調査（2006年）

図 2-84 目的別自転車利用後手段の構成比（札幌市内着自転車集計）



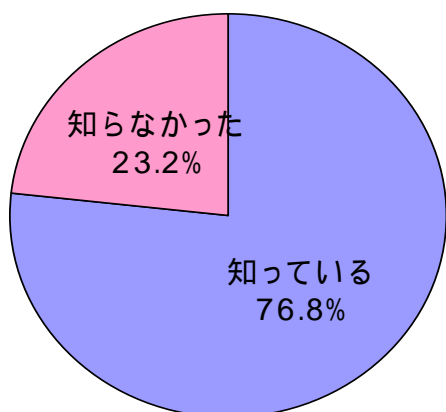
資料：札幌の都市交通データブック 2010

図 2-85 駅周辺での駐輪台数と駐輪場整備状況

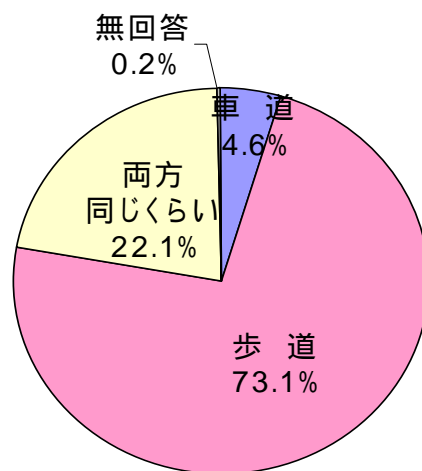
自転車の車道走行ルールを知っていても、危険の不安から歩道を走行。

- ・ 自転車は車道の左側通行が原則であることを認識しているものの、車道では自動車との交錯の危険を感じるため、歩道を走行している利用者が多い状況です。

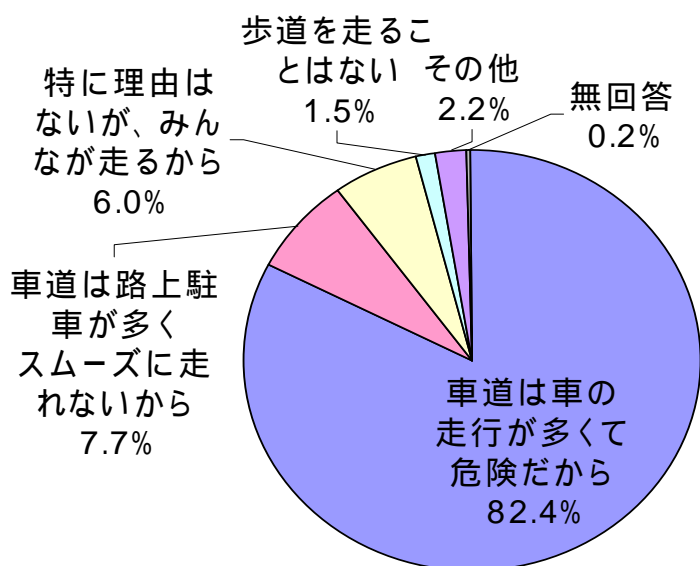
Q. 自転車は原則、車道の左側を通行しなければならないことについて



Q. 普段、自転車を走行している位置



Q. 歩道を走行する理由

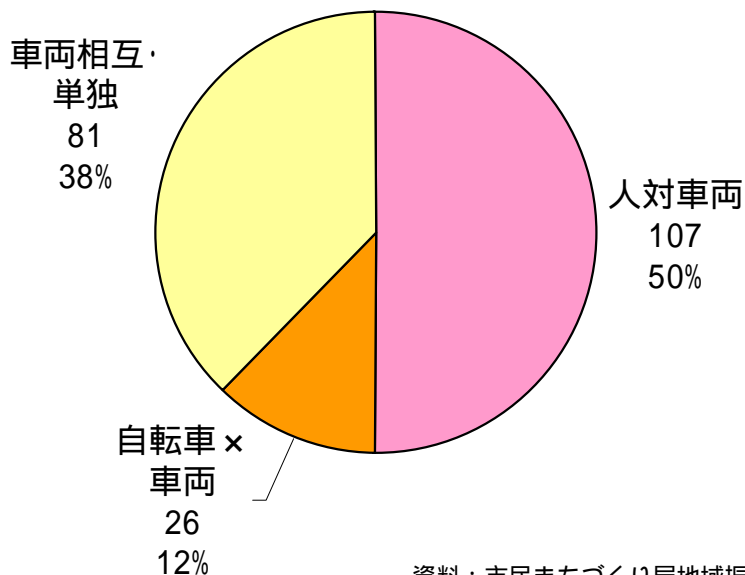


資料：2007年度札幌市市政世論調査

図 2-86 市民の自転車利用の現状

歩行者・自転車と自動車の事故や、歩行者と自転車の接触の問題がある。

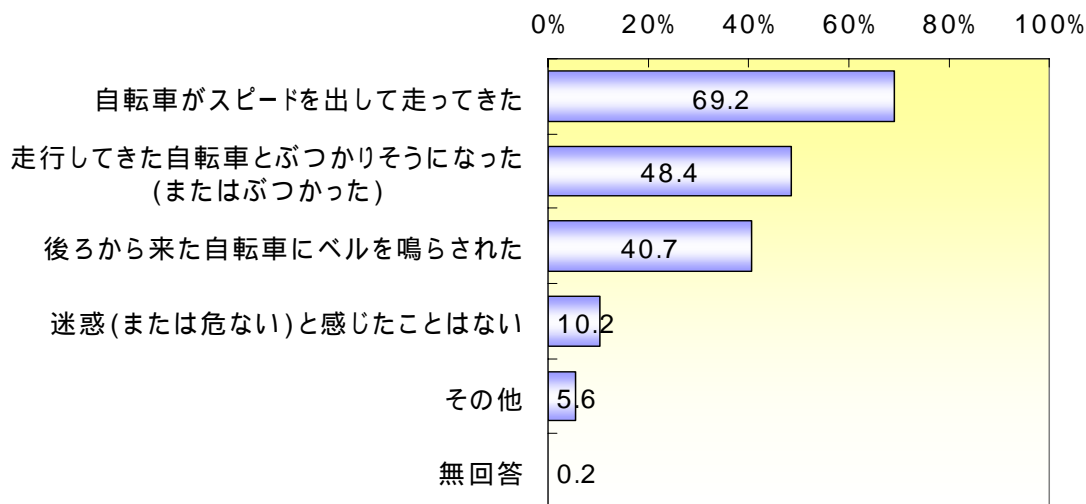
- ・ 交通事故死者は、人対車両事故によるものが 50%、自転車×車両事故によるものが 12%を占めています。
- ・ 事故数として顕在化していませんが、歩行者と自転車の接触事故も課題となっています。



資料：市民まちづくり局地域振興部区政課

図 2-87 交通事故死者の事故類型構成比 ～過去 5 年間（2004～2008 年）

あなたが歩道を歩いていて、走行する自転車を迷惑（または危ない）と感じたことがありますか。（複数回答可）



資料：2007 年度札幌市市政世論調査

図 2-88 自転車に迷惑または危険を感じた経験の有無

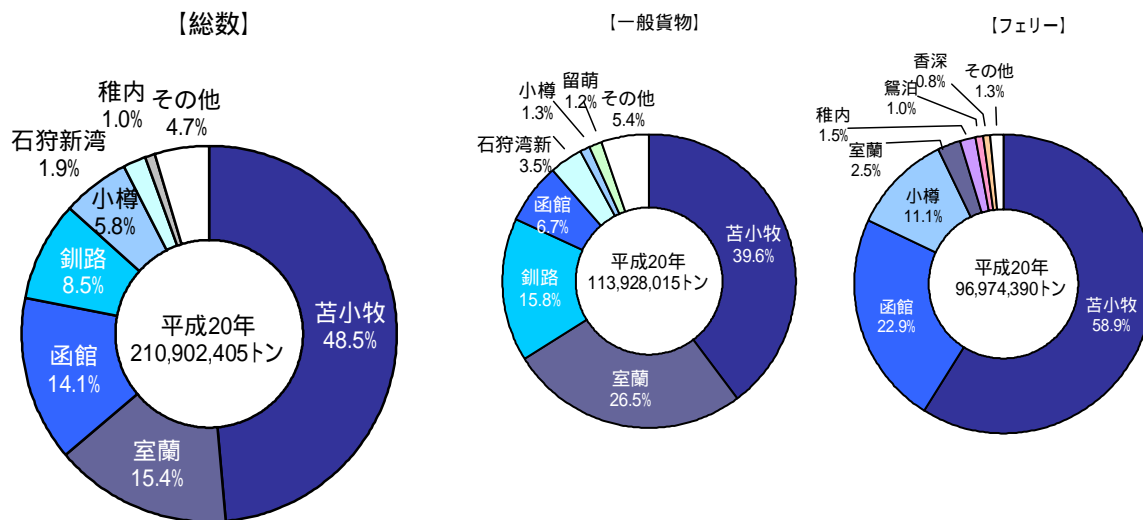




(2) 港湾

道内で大きなシェアを占める苫小牧港。陸上輸送路の強化が課題。

- 港湾貨物の取扱量では、苫小牧港が大きなシェアを占めています。
- 国土交通省では、国際競争力強化のため、国際標準コンテナ車が積み替えなく通行できる幹線道路ネットワーク（国際物流基幹ネットワーク）の確保に取り組むこととしています。
- 都心部から 15km に位置する石狩湾新港は、札幌都市圏の経済活動や市民生活に欠かすことができない物流拠点港として着実な歩みを進めています。



資料：北海道港湾統計年報（2008年（平成20年））

図 2-91 道内港湾別取扱貨物量シェア



資料：国土交通省北海道開発局

図 2-92 国際物流基幹ネットワーク

(3) 北海道新幹線

新青森 - 新函館間は着工済み。様々な積雪対策等により安定的な運行を確保。

- 新青森 - 新函館間は 2005 年（H17 年）に工事着工しています。
- 新幹線は、北海道と同様な積雪寒冷地である東北や上信越地方においても様々な積雪及び寒冷地対策により安定的な運行が確保されています。



資料：札幌市市民まちづくり局新幹線推進室

図 2-93 北海道新幹線の計画

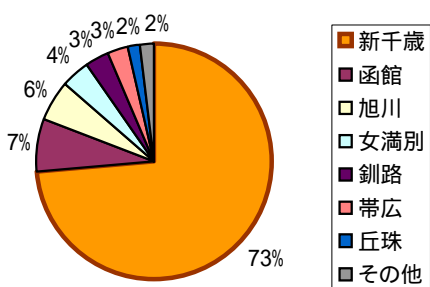


図 2-94 新幹線整備状況（2011 年度）

(4) 空港

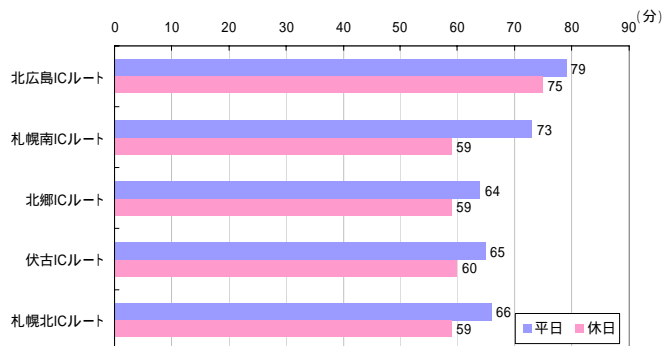
道内旅客の 7 割を占める新千歳空港だが、札幌都心との自動車アクセスに課題。

- ・ 道内航空旅客人員の 7 割を新千歳空港が占めています。
- ・ 新千歳空港と都心部を車で移動する場合、平日で 70 分程度、休日で 60 分程度かかります。
- ・ 2010 年 7 月に A-net の丘珠空港路線が新千歳空港へ集約化されたため、丘珠空港の就航路線は HAC のみとなりました。



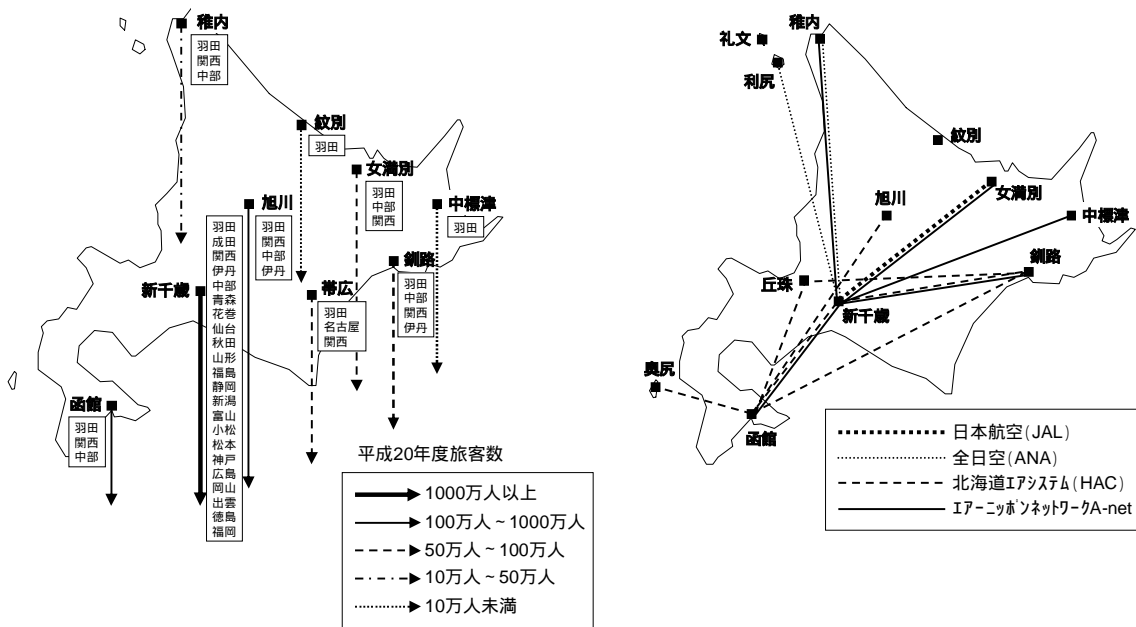
資料：数字で見る北海道の運輸（2008 年）

図 2-95 道内空港別旅客シェア



資料：平成 17 年度道路交通センサスによる独自集計

図 2-96 札幌都心～新千歳空港の所要時間  
(高速道路利用、都心側利用 IC 別)



資料：数字で見る北海道の運輸、各空港時刻表（2010 年 7 月現在）

図 2-97 北海道の航空路（左：道外路線、右：道内路線）



### 3 . 計画理念・基本方針

#### 3 - 1 設定の視点

これまでの札幌市は、人口増加と市街地の拡大、交通需要の増加など量的な対応のため交通施策に取り組んできましたが、これからは、少子高齢化社会への対応、環境問題など質的転換への取り組みが求められています。

そのため、「札幌市総合交通計画」では量的課題への対応だけではなく、理想とする「将来都市像」を実現すべく、総合的・戦略的に交通施策を展開していくために、創造的な視点で「計画理念」及び「基本方針」を設定します。

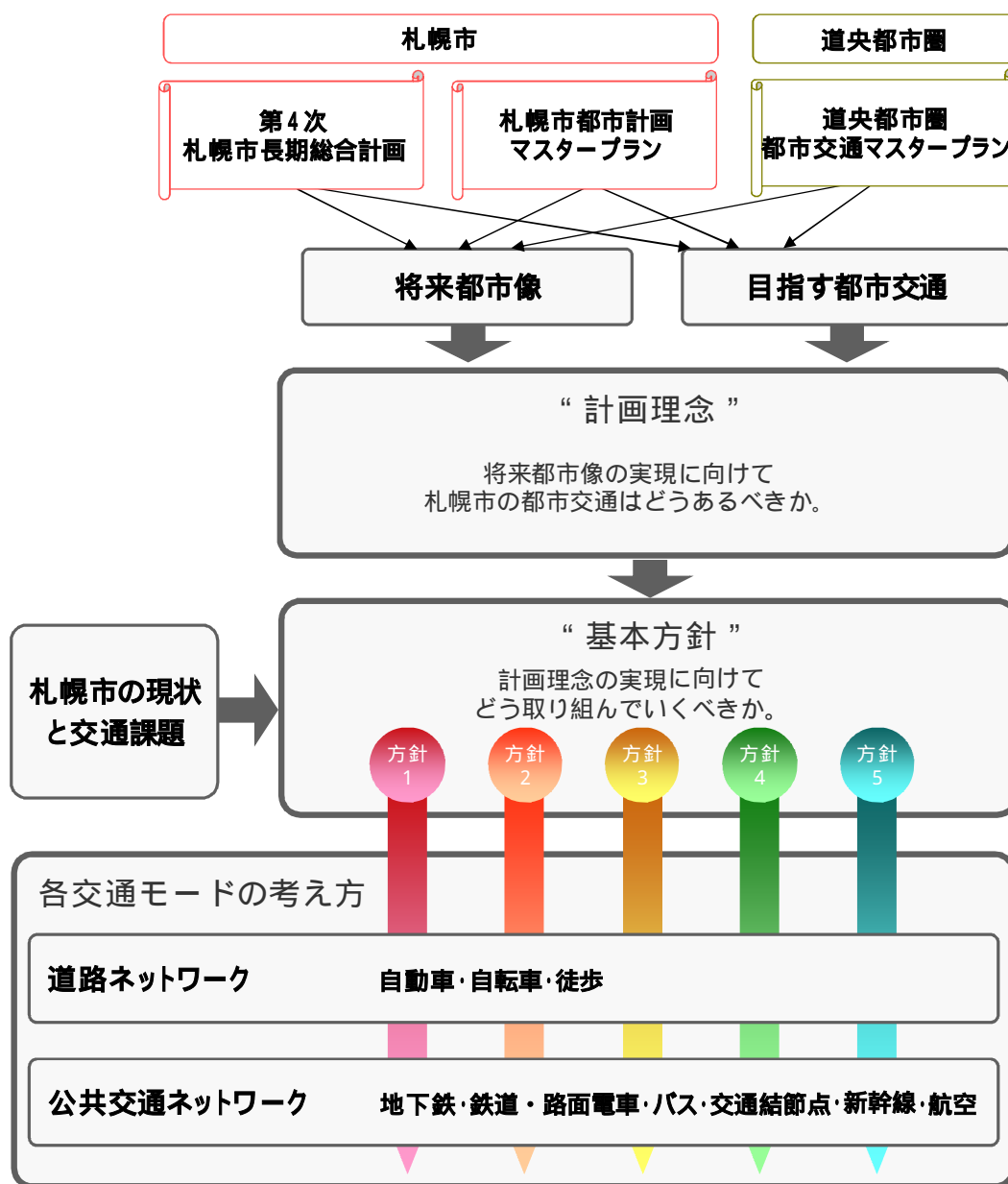


図 3-1 第 1 編（基本的な考え方）の設定フロー

### 3 - 2 札幌市の「将来都市像」

本計画では、以下のとおり「第 4 次札幌市長期総合計画」等における「将来都市像」を踏まえるものとし、その実現に向けて札幌市の都市交通はどうあるべきか(“計画理念”)、そして、どう取り組んでいくべきか(“基本方針”)を整理します。

#### 3-2-1 第 4 次札幌市長期総合計画(上位計画)

平成 12 年 1 月に策定された「第 4 次札幌市長期総合計画」では、基本構想で掲げる「北方圏の拠点都市」「新しい時代に対応した生活都市」の 2 つの都市像を受け、外延的拡大の抑制によるコンパクトな市街地の形成を目標に、「多中心核都市構造の実現」「都心縁辺部、地下鉄沿線等への居住の誘導」といった環境低負荷型都市構造への移行による持続的発展を目指しています。

これに応じる都市交通の将来像は「公共交通を軸とした交通体系の確立」「適切な自動車交通の実現」「広域ネットワークの充実」により、多様な都市活動を維持・創出していくことを目指しています。

さらに、都心を「多中心核都市構造の中心」としたうえで、魅力的で活力ある都心整備を進めるとしており、札幌の魅力向上につながる空間形成や、人にやさしい交通環境を確保していくことを目指しています。



図 3-2 多中心核都市構造を構成する主要な拠点と高度利用住宅地、居住促進ゾーン

### 3-2-2 札幌市都市計画マスタープラン（上位計画）

平成 16 年 3 月に策定された「札幌市都市計画マスタープラン」は、第 4 次札幌市長期総合計画を受けて定める都市づくりの全市的指針です。

「札幌市都市計画マスタープラン」では、これまでの拡大成長期の都市づくりから基本方向を見直し、『持続可能なコンパクト・シティへの再構築』を都市づくりの理念としています。

都市全体の視点からは、市街地の拡大抑制を基調として、既存都市基盤を有効に活用しながら都市の魅力と活力を向上させることとし、身近な地域の視点では、主として徒歩での移動が可能な身近な生活圏の中で、日常的な生活を支える多様な機能がまとまりをもって提供されることを目指しています。

また、今後の都市づくりにおいて、特に総合的な取り組みとして、「都心の再生・再構築」「多中心核都市構造の充実・強化」「多様な住まい方を支える高い居住環境の実現」「市街地の外の自然環境の保全と活用」「オープンスペース・ネットワークの充実・強化」を都市づくりの力点と位置付けています。

「札幌市都市計画マスタープラン」における部門別の取り組み方針のひとつとして、「交通」を位置付けており、現行のマスタープランでは「交通」に関し、以下の基本方向を定めています。

#### < 基本方向（交通） >

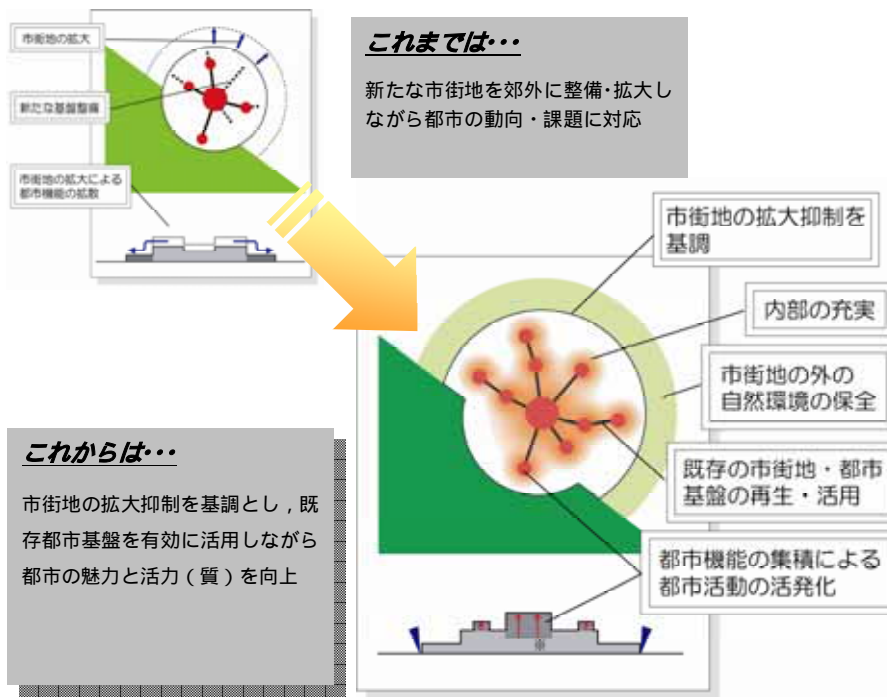
##### 総合的な交通ネットワークの確立

- ・公共交通を軸とした交通体系を確立
- ・必要な道路の整備や自動車交通総量の低減、流れの分散化などにより適切な自動車交通を実現
- ・広域的な交通に関わる安定的で利用しやすいネットワークの確立

##### 地域特性に応じた交通体系の構築

- ・地域特性やまちづくりの方向を踏まえた交通体系を構築





都市機能配置のイメージ

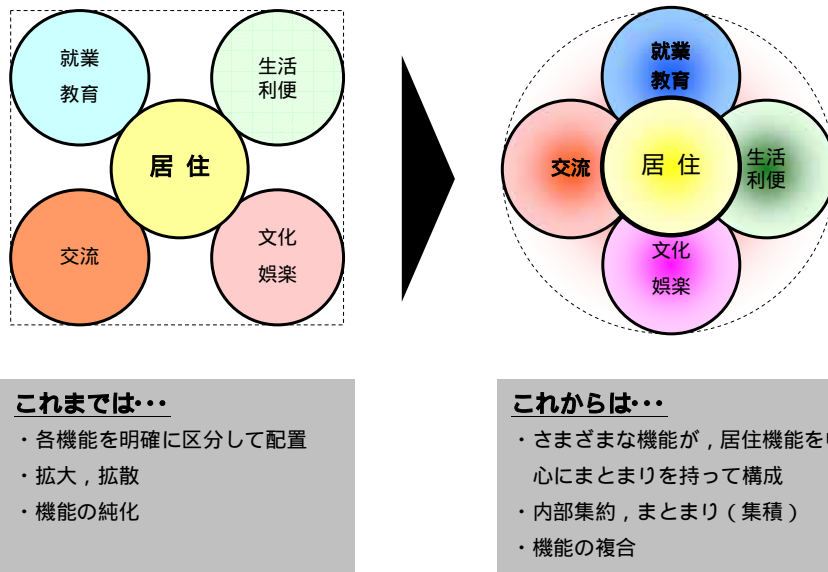


図 3-3 都市全体の視点（上図）と身近な地域の視点（下図）から見た「持続可能なコンパクト・シティ」

### 3-2-3 道央都市圏「都市交通マスタープラン」(関連計画)

札幌市を含む 7 市 3 町で構成される道央都市圏において、第 4 回道央都市圏パーソントリップ調査 (H18~H21) が実施され、平成 22 年 3 月に道央都市圏における「都市交通マスタープラン」が策定されました。このマスタープランでは、国・道・各市町のまちづくりに関する上位計画、全国および道央都市圏の社会情勢などを背景とし、交通実態調査データの現況分析から浮かび上がった現状の問題、課題を整理することで、「暮らし」「活力」「環境」の 3 つの視点で「道央都市圏の将来像 (計画理念)」と「目指すべき交通の姿」を設定しています。



図 3-4 道央都市圏の交通が目指すべき姿

#### (1) 計画の必要性

人口増加に伴う経済成長からの転換

- ・人口減少下での持続的な発展
- ・グローバルな視点での競争力向上

超高齢社会の到来

- ・歩いて暮らせるまちづくり
- ・公共交通の維持

環境に対する意識の高まり

- ・環境負荷の少ない交通システム
- ・環境に配慮し、自然と共生する生活スタイルの実現

## (2) 今後の計画を考える上で必要な点

- ・視点の転換 : “つくる” “活かす”、“上手につかう”

## (3) 「あるべき将来像」(計画理念)と「交通の基本方針」

**暮らし** Life

## &lt;あるべき将来像&gt;

日常生活を支える拠点(都心、広域交流拠点、地域中心核)において、地域特性に応じた多様な都市機能の集積を図り、北国の文化を引き継ぐとともに、お年寄りから子供まで誰もが、安全、安心に暮らすことができる、利便性の高い都市を目指します。

## &lt;交通&gt;

<b>基本方針</b> (暮らし)	年間を通じて、どんなときも、誰もが安全、安心に暮らせる利便性の高い交通環境を実現する。
----------------------	---

**活 力** Vitality

## &lt;あるべき将来像&gt;

札幌都心には、道内・国内外と交流・連携する多様な機能の高度な集積を図ります。

また、周辺地域の都市生活エリアや産業・流通拠点、田園地域との連携強化も図ることで北海道経済を牽引するとともに、持続的成長を支える都市を目指します。

観光、物流、医療などで大きな魅力や安心を有する拠点と、国内外との交流・連携を支える2空港、3港湾、新幹線駅との連携強化を図ることで、道内、国内、国外の様々な人と人、地域と地域が交流・連携する活力と躍動感あふれる都市を目指します。

## &lt;交通&gt;

<b>基本方針</b> (活 力)	都市拠点、産業拠点の育成と国内外に魅力をもつ拠点間の交流・連携を支えるなど北海道経済を支えるモビリティを確保する。
----------------------	---

**環 境** Environment

## &lt;あるべき将来像&gt;

地球温暖化などの環境負荷を低減させるとともに、周辺市町に存在する日本海に面した長い海岸線、広大な石狩平野と背後の丘陵地における豊かな自然環境と共生しつつ、田園居住や芸術・文化交流といった創造的都市活動など多様なライフスタイルを実現できる都市を目指します。

## &lt;交通&gt;

<b>基本方針</b> (環 境)	環境に優しく、持続可能な都市を支える交通環境を実現する。
----------------------	------------------------------

3-3 計画理念

3-3-1 方向性の整理

(1) 「将来都市像」に関するポイント

上位計画・関連計画の記述から、札幌市が目指す「将来都市像」に関するキーワードを抽出したところ、以下のとおり整理できます。

【札幌市が目指す将来都市像の整理】

第4次札幌市長期総合計画

札幌市都市計画マスタープラン

北方圏の拠点都市・新しい時代に対応した生活都市  
市街地の外延的拡大の抑制  
多中心核都市構造  
都心縁辺部、地下鉄沿線等への居住の誘導  
環境低負荷型都市構造・持続的発展  
持続可能なコンパクト・シティへの再構築  
都心の再生・再構築  
多様な住まい方を支える高い居住環境の実現  
市街地の外の自然環境の保全と活用  
オープンスペース・ネットワークの充実・強化

【道央都市圏が目指す将来都市像の整理】

道央都市圏

都市交通マスタープラン

地域特性に応じた多様な都市機能集積  
北国の文化の継承  
誰もが安全安心に暮らせる都市  
札幌都心の多様な機能の高度集積  
北海道経済の牽引と持続的成長  
観光、物流、医療の拠点  
道内、国内、国外の人と地域の交流  
環境負荷の低減  
豊かな自然環境との共生  
田園居住や創造的都市活動など多様なライフスタイルの実現

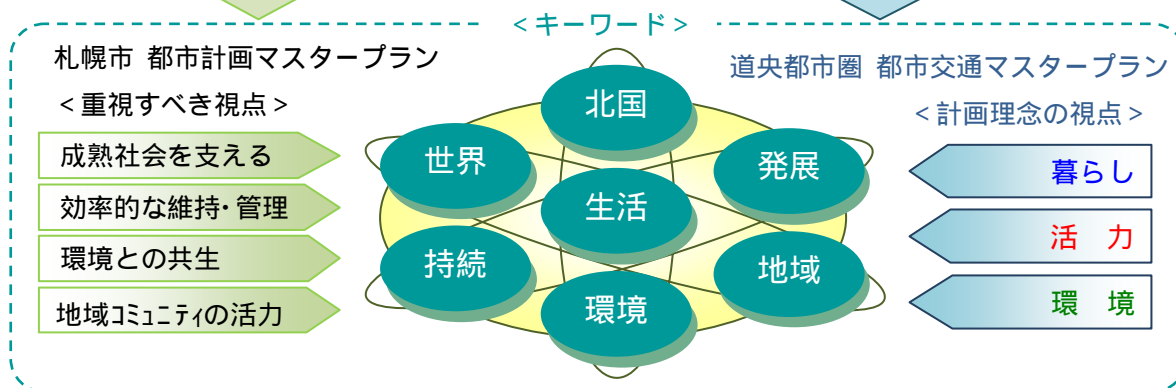


表 3-1 上位計画等から導かれる「将来都市像」の方向性イメージ

北国	北方圏の拠点都市として、積雪寒冷の気候に対応した北国の文化を継承します。
生活	多様なライフスタイルを選択でき、誰もが安全安心に暮らせる生活環境を実現します。
持続	効果的な維持・管理を図り、人口減少下においても持続可能な成熟社会を実現します。
発展	北海道経済を牽引する中心都市としての役割を担い、持続的な発展・成長を目指します。
世界	新しい時代に対応し、国内外との交流を促進します。
地域	都心や駅周辺での居住促進など、地域コミュニティの再生を図ります。
環境	地球温暖化などの環境への負荷を低減します。 市街地拡大の抑制など豊かな自然環境と共生を目指します。

(2) 「都市交通」に関するポイント

同様に、札幌市が目指す「都市交通」について整理したところ、以下の取り組みの方向性から、今後、必要な交通施策等を展開するために“3つのバランス”が重要です。

【札幌市が目指す都市交通の整理】

第4次札幌市長期総合計画  
札幌市都市計画マスタープラン

公共交通を軸とした交通体系の確立  
適切な自動車交通の実現  
広域的な交通ネットワークの充実  
総合的な交通ネットワークの確立  
地域特性に応じた交通体系の構築

【道央都市圏が目指す都市交通の整理】

道央都市圏  
都市交通マスタープラン

歩いて暮らせるまちづくり  
公共交通の維持  
“つくる”から“活かす”“上手につかう”へ。  
<交通の基本方針>  
「暮らし」:年間を通じて、どんなときも、誰もが安全、安心に暮らせる利便性の高い交通環境を実現。  
「活力」:都市拠点、産業拠点の育成と国内外に魅力をもつ拠点間の交流・連携を支えるなど北海道経済を支えるモビリティを確保。  
「環境」:環境に優しく、持続可能な都市を支える交通環境を実現。

<3つのバランス>

<公共交通と自動車>

「公共交通を軸とした交通体系の確立」と「適切な自動車交通の実現」による「公共交通と自動車」のバランス。

公共交通の利便性向上等による“適切な自動車利用”への誘導

<整備と活用>

“つくる”から“活かす”“上手につかう”といった視点の転換に伴う「整備と活用」のバランス。

既存施設・空間を活用した“効率的な交通サービス”の提供

<行政、市民・企業、交通事業者の役割>

「公共交通の維持」や「地球温暖化対策」に対する「行政、市民・企業、交通事業者の役割」のバランス。

行政、市民・企業、交通事業者の三者で“役割の共通認識”を形成

### 3-3-2 計画理念の設定

上位計画等から導かれる「あるべき将来都市像」と「都市交通」の方向性を考慮して、『札幌市総合交通計画』の“計画理念”を以下のとおり設定します。

#### 『札幌市総合交通計画』の“計画理念”

「暮らし」・「活力」・「環境」を重視する公共交通を軸とした交通体系の実現

～あるべき将来都市像を実現する「バランス」を考慮した都市交通を目指して～

#### “計画理念”の考え方

札幌市は、歴史・文化資源を含め北海道内で最も高度な都市機能が集積しており、自然公園や森林資源など、都市にとって重要な要素を十分に保持していることが大きな特徴です。

また、夏は冷涼、冬は積雪寒冷な気候といった、北国らしい特徴的な環境・風景を有しているほか、国際港湾や国際空港が近接し、ひと・もの・情報等の国際交流の促進が可能な極めて恵まれた条件も備えています。

札幌市はこれまで、人口が増加すると共に都市の規模が拡大してきました。

しかしながら、経済成長の鈍化、地球環境問題の深刻化など様々な課題に直面しており、特に、近い将来、全国的にもかつて経験したことがない本格的な人口減少・超高齢社会の到来が予測され、札幌市においても同様の予測がされています。

こうした時代潮流の大転換期を迎えるにあたり、地域の特徴的な資源・特性を活かして、人口減少下においても都市機能の持続的発展・成長を目指したまちづくりが求められています。

札幌市総合交通計画においては、将来都市像の実現を交通の面から支えるために、「暮らし」、「活力」、「環境」の3つの視点を重視する中で、「公共交通と自動車」、「整備と活用」、「行政、市民・企業、交通事業者の役割」といった3つのバランスを考慮した都市交通を目指し“計画理念”を設定しました。

## 3つの視点

**暮らし**

日常生活を支える各拠点において、それぞれの特性に応じた多様な都市機能の集積を図るとともに、北国の文化を承継しながら、お年寄りから子供まで、誰もが安全・安心に暮らすことができる、公共交通を軸とした利便性の高い交通体系を実現します。

**活力**

都心部には、道内・国内外と交流・連携する多様で高度な機能の集積を誘導する必要があり、産業・流通、田園地域との連携強化を図りながら、北海道経済を牽引し、その機能を持続・発展させる市民活動・経済活動を支援する交通システムを実現します。

また、観光・物流・医療などで大きな魅力や安心を有する拠点と、国内外との交流・連携を支える2空港、3港湾、新幹線駅との連携強化を図ることにより、様々な人と人、地域と地域をつなぐ交通体系を実現します。

**環境**

地球温暖化などの環境負荷を低減させ、豊かな自然環境と持続的に共生し、公共交通の利用促進等による適切な自動車利用を誘導し、適切な交通手段が選択できる交通体系を実現します。

## 3つのバランス

**公共交通と自動車**

「公共交通を軸とした交通体系の確立」と「適切な自動車交通の実現」による「公共交通と自動車」のバランス。

**整備と活用**

“つくる”から“活かす”“上手につかう”といった視点の転換に伴う「整備と活用」のバランス。

**行政、市民・企業、交通事業者の役割**

「公共交通の維持」や「地球温暖化対策」に対する「行政、市民・企業、交通事業者の役割」のバランス。

3 - 4 基本方針

3-4-1 現状と交通課題の分類

「2.札幌市の現状と交通課題」について、「社会経済面」および「交通モード」で分類を行い下記のとおり整理します。

(1) 「社会経済面」における現状と課題

社会経済面における現状と課題について、計画理念における「暮らし」「活力」「環境」の視点による分類を行います。

**暮らし**

<b>地域生活の確保</b>	◆ 急速な高齢化と人口急減地区の発生
	◆ 店舗の郊外化と買い物の自動車依存
	◆ 私用や通院などは、自動車（特にタクシー）の利用率が高く、車を持たないと外出しづらい高齢者

**活力**

<b>都心の活性化</b>	◆ 中央区（都心）の経済活動と求心力が低迷
	◆ 店舗の郊外化と買い物の自動車依存（再掲）
<b>観光振興</b>	◆ 北海道の観光一大拠点である札幌には、国内外からの多数の観光客が来訪
<b>道内各地との連携</b>	◆ 道内外の各地と人・物・車が行き交う札幌市
	◆ 空港・港湾・高速道路などのアクセス性が低く、国際競争力低下の懸念

**環境**

<b>環境負荷の低減</b>	◆ 市内の二酸化炭素排出量の増加、運輸部門の排出割合が比較的高い
	◆ 短距離自動車利用などの自動車依存傾向や交通混雑による環境負荷



## (2) 「交通モード」における現状と課題

交通モードにおける現状と課題について、下記のとおり「公共交通」「自動車」「自転車」「徒歩」の視点により分類を行います。

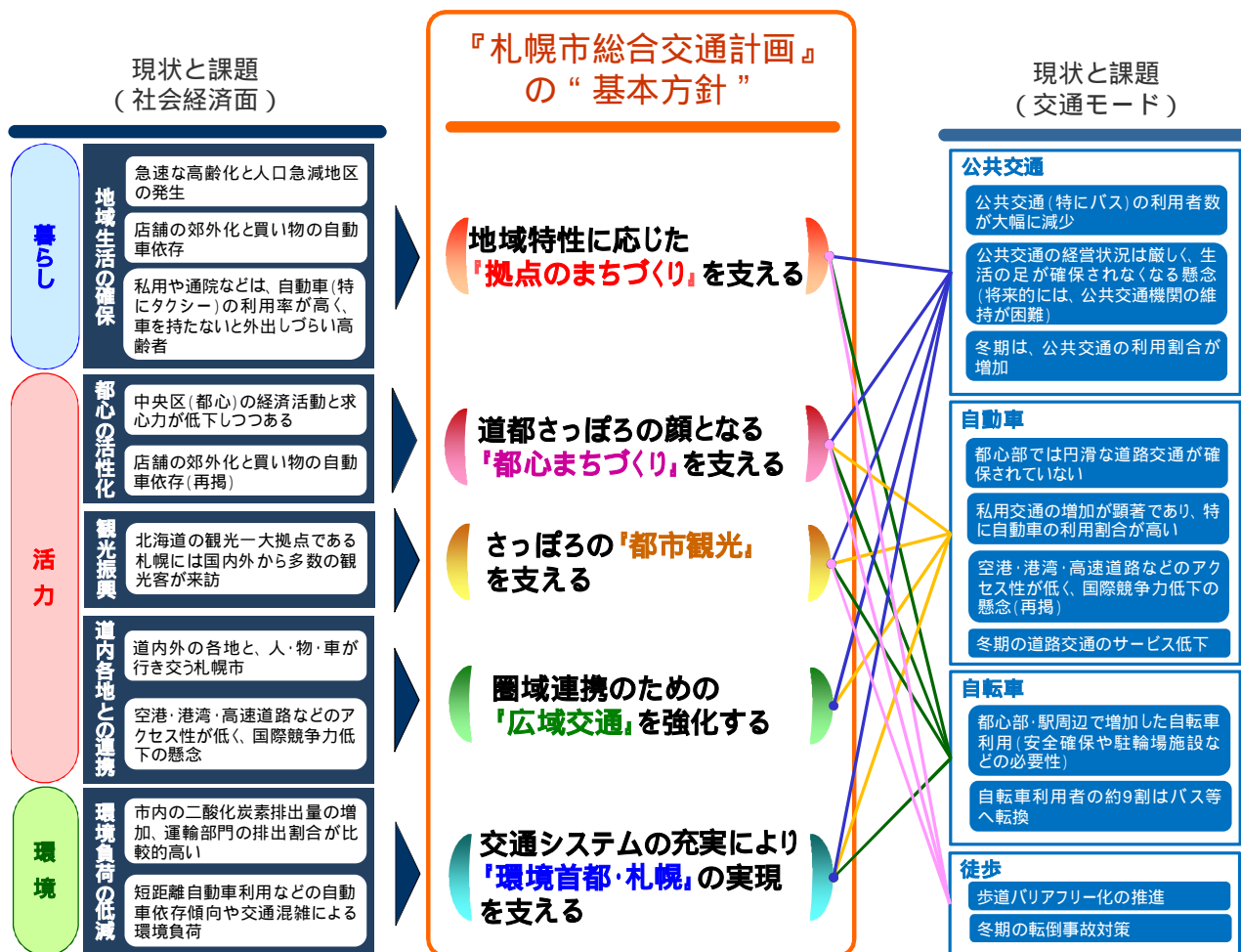
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 公共交通とくにバスの利用者数が大幅に減少</li> <li>◆ 公共交通の経営状況は厳しく、生活の足が確保されなくなる懸念（将来的には、公共交通機関の維持が困難。）</li> <li>◆ 冬期は、公共交通の利用割合が増加</li> </ul>
自動車	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 都心部では円滑な道路交通が確保されていない</li> <li>◆ 私用交通の増加が顕著であり、特に自動車の利用割合が高い</li> <li>◆ 空港・港湾・高速道路などのアクセス性が低く、国際競争力低下の懸念（再掲）</li> <li>◆ 冬期の道路交通のサービス低下</li> </ul>
自転車	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 都心部・駅周辺で増加した自転車利用（安全確保や駐輪場施設などの必要性）</li> <li>◆ 自転車利用者の約9割は、冬期にバス等へ転換</li> </ul>
徒歩	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 歩道バリアフリー化の推進</li> <li>◆ 冬期の転倒事故対策</li> </ul>

3-4-2 基本方針の設定

前述の「計画理念」の実現に向けて、今後取り組むべき交通施策等を検討するため、“基本方針”を以下のとおり設定します。また、基本方針と各交通モードとの関係についても、以下のように交通課題等に応じた関連性を整理します。

### 『札幌市総合交通計画』の“計画理念”

「暮らし」・「活力」・「環境」を重視する公共交通を軸とした交通体系の実現  
 ~ あるべき将来都市像を実現する「バランス」を考慮した都市交通を目指して ~



## 『札幌市総合交通計画』の“基本方針”

## 暮らし

地域特性に応じた  
「拠点のまちづくり」を支える

日常生活を支える各拠点の特性に合わせ、地域の魅力を引き出すとともに、多様な商業・業務機能、行政機能などの各種都市サービス機能を支援するため、市民にとって暮らしやすく移動しやすい生活交通を目指し、公共交通が使いやすい環境の創出など安心・安全な交通環境の向上を図ります。

## 活力

道都さっぽろの顔となる  
「都心まちづくり」を支える

都心部においては、通過するだけの unnecessary 自動車利用を抑制し、人を中心とした安心・安全な都心交通環境を創出する一方で、北海道経済を牽引し、その機能を持続・発展させる市民活動・経済活動を支援するため、全道各地からの都心部への速達性向上を図ります。

さっぽろの「都市観光」  
を支える

年間約 1,260 万人の観光客が訪れる札幌市においては、外国人なども含む多様な来訪者へ対応する必要性が高まっており、さっぽろの魅力をより一層楽しんでもらうため、利便性の高い交通サービスの提供を図ります。

圏域連携のための  
「広域交通」を強化する

広域的な拠点間の連携強化を図り、都市の活力を向上させるため、既存道路を活用しながら多様な都市機能を有する札幌市と道内外とのゲートウェイとなる空港・港湾施設や、市内における高次医療施設等と道内各地とのアクセス性向上を図ります。

## 環境

交通システムの充実により  
「環境首都・札幌」の実現  
を支える

環境首都を目指す札幌市においては、公共交通の利用促進や自動車利用の適正化を図るとともに、各交通モードの円滑性や連続性を向上させるなど環境負荷の低減による持続可能な低炭素型の交通システムの充実を図ります。

## 4. 各交通モード

### 4-1 札幌市の「交通体系」

#### (1) 交通体系の基本的な考え方

前述の考え方に基づき、以下のとおり設定します。

##### < 札幌市の交通体系 >

###### 公共交通を軸とした交通体系の確立

超高齢社会の到来、将来的な人口減少、地球環境問題への対応等を踏まえ、公共交通の役割はますます高まっており、公共交通に対する意識の醸成や、利用者の利便性向上等の質的レベルアップを図ることにより、公共交通を軸とした交通体系を確立します。

###### 適切な自動車交通の実現

公共交通機関による移動が難しい目的や区間に関わる交通を支えるとともに、環境への負荷の低減や安全で快適な歩行者空間の確保などを行うため、必要な道路の整備や自動車交通総量の低減、流れの分散化などにより、適切な自動車交通を実現します。

###### 広域的な交通ネットワークの充実

札幌や札幌複合交流圏の発展のため、国際的、広域的な交通にかかわる安定的で利用しやすいネットワークの確立を図ります。

###### 人と環境を重視した都心交通の実現

道都さっぽろの顔である都心が、経済、文化など様々な活動の中心として、今後とも潤いと活力ある都心であり続けるためには、都心のまちづくりを交通面から支えていく必要があります。

そのため、歩行者が安心・安全に移動、集うことができる空間形成、既存公共交通機関の有効活用、都心を通過するだけの交通は排除するなど、都心の活性化に寄与し、「人と環境」を重視した交通施策を進めます。

## (2) 各交通ネットワークの構成・機能

各交通ネットワークの構成・機能については、交通体系の基本的な考え方に基づき、以下のとおり設定します。

### 公共交通ネットワーク

公共交通ネットワークは、大量公共交通機関（地下鉄および JR）を基軸として配置し、後背圏からバスネットワークを各駅に接続することにより、都心等へ向かう広範な交通を大量公共交通機関に集中させます。

バスネットワークは、市内各地域とその近傍の拠点へのアクセスを確保します。

路面電車は、都心や都心周辺部での利便性の高い生活を支えるとともに、観光客などの来訪者にも分かりやすく、その特性を生かし魅力ある都心の創造等に寄与するよう活用を図ります。

交通結節点において、さまざまな交通機関により構成される公共交通ネットワークが十分な機能を発揮するために、各交通機関が相互に連携し、容易に乗り継げることが不可欠であるため、効果的な運用・整備を図ります。

### 道路ネットワーク

道路ネットワークは、多中心核都市構造の形成や札幌都市圏の均衡ある発展を支える必要があることから、都心への不必要な自動車流入を極力抑制するとともに、周辺都市や市内の各地域の拠点へ容易に到達でき、それらの拠点相互が有機的に連結するよう構成します。

### 広域的交通ネットワーク

広域的交通ネットワークと市内交通ネットワークとの有機的な連携に向け、高速自動車道路網と一般道路との結節性の向上や JR と各交通モードとの連絡性の向上を図ります。

## 4 - 2 各交通モードの基本的な考え方

札幌市民の意識として、「日常生活で自動車は必要」と感じている一方で、「自動車の環境面での課題」や、「経済性・安全性の課題」も認識しています。(図 2-28 参照)

しかしながら、高齢者や女性の免許保有率の上昇や、自動車保有台数の増加を背景に、気軽に自動車を利用する傾向が高まっているのも現状です。(図 2-65 参照)

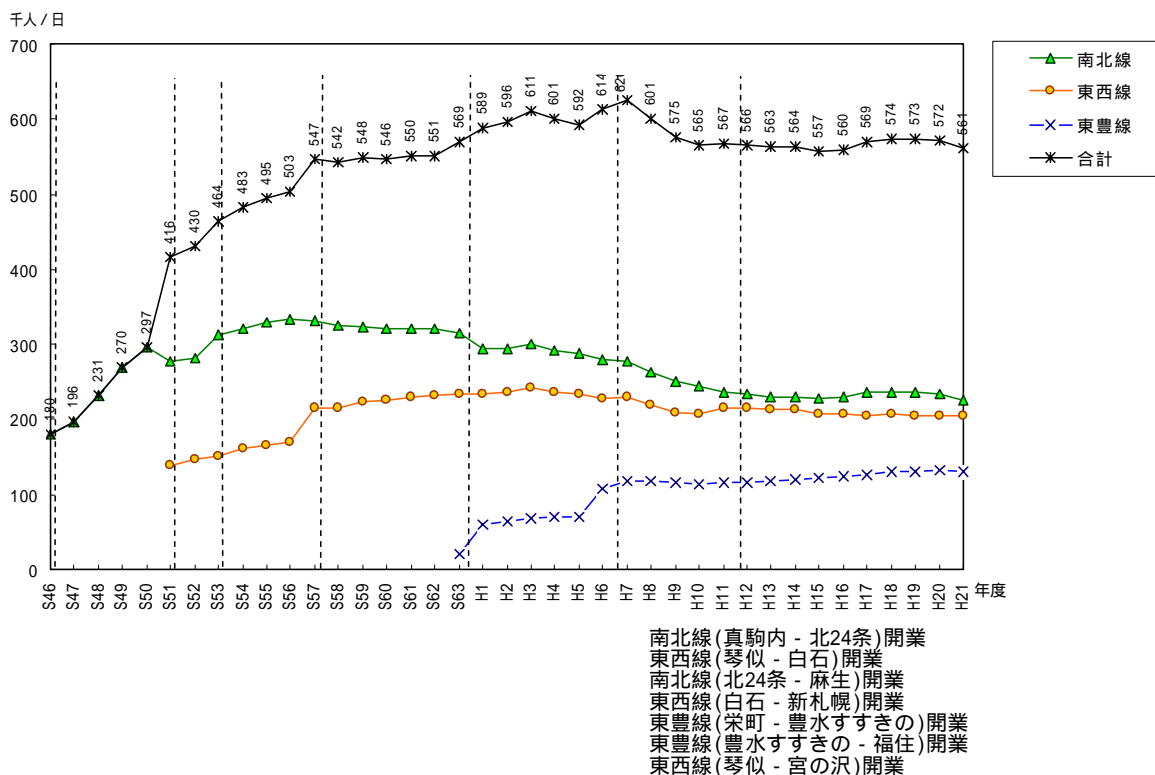
そういった中、環境に優しく持続可能な都市を支える交通環境の実現のためには、交通混雑の緩和や交通事故の減少、交通公害の防止など我々が生活する上での都市環境問題の改善を図っていくとともに、一年を通じて安全・円滑で輸送効率やエネルギー効率が高い公共交通の利用を高めていくことが一層求められています。

### 4-2-1 鉄軌道(地下鉄・鉄道)

#### (1) 地下鉄

札幌の地下鉄は、政令指定都市移行を目前に控えた昭和 46 年 12 月に南北線「北 24 条 - 真駒内」間 12.1km の営業を開始しました。

全国では、東京、大阪、名古屋に次ぎ 4 番目であり、その後、急激な人口増加に伴う輸送需要の増加と幹線道路の渋滞に対応するため、南北線、東西線、東豊線合わせて 48km の整備を完了し、積雪寒冷の気象条件に左右されず、一度に多くの人を運ぶことができ、かつ、エネルギー効率にも優れた輸送機関として、札幌の公共交通機関の主力を担っています。



資料：札幌の都市交通データブック 2010

図 4-1 地下鉄の路線別利用者の推移(1日平均の乗車人員)

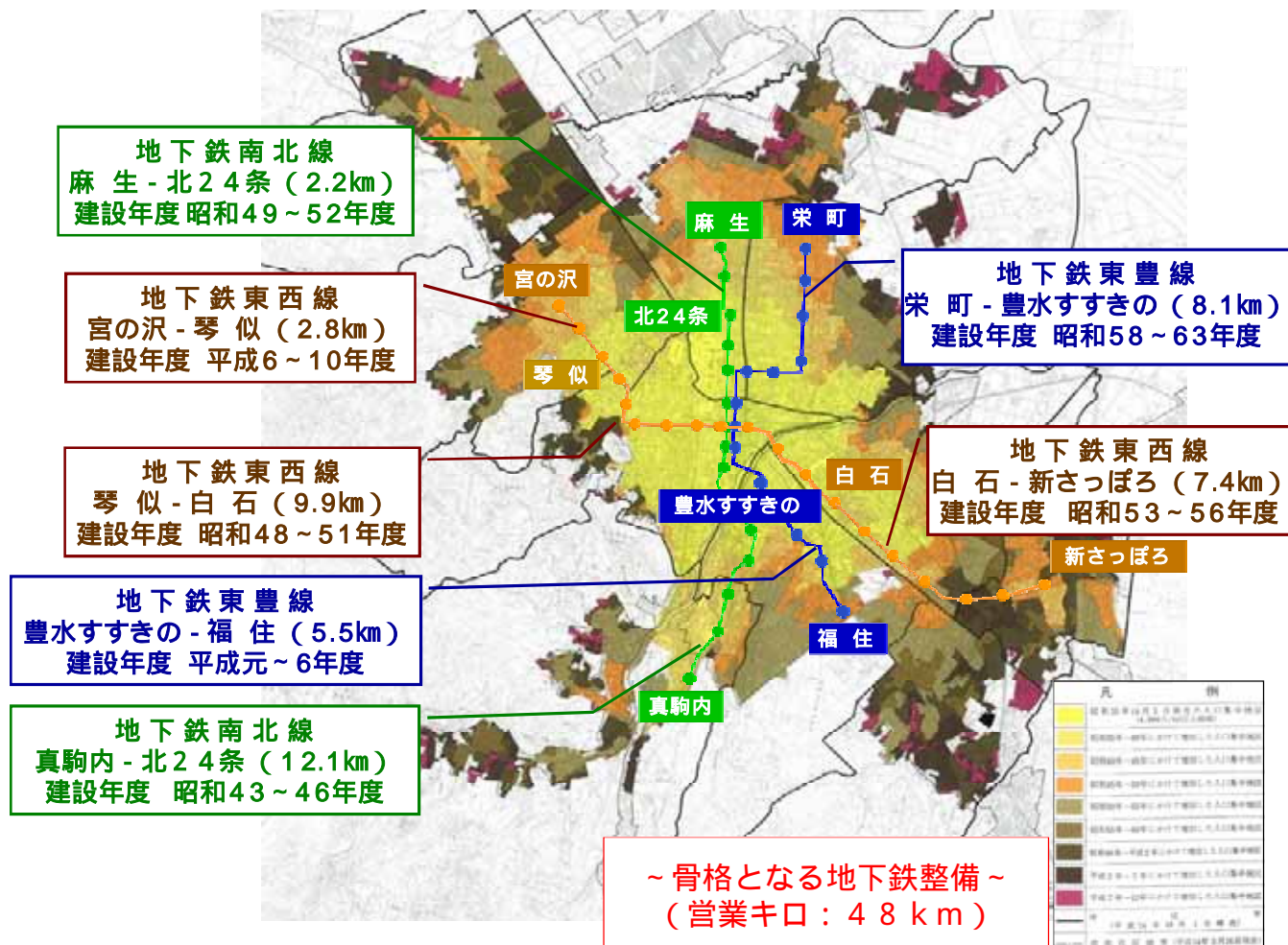


図 4-2 DID 地区の拡大と地下鉄整備状況

現在は、誰もが利用しやすい環境を目指し、駅舎へのエレベーター設置や身障者トイレのオストメイト<sup>9</sup>対応化などのバリアフリー化を進めるとともに、ホームでの転落事故や列車との接触事故を防ぐため、全線にホーム柵を設置する取り組みを順次進めています。

料金制度では、全国に先駆けて昭和48年に市営バス、路面電車との乗継割引制度をスタートさせ、昭和57年からは市内民間バス事業者との間でも実施しています。

さらに、平成4年には磁気カードシステム「ウィズユーカード」、民間バス事業者とのカードの共通化や昼間割引カード、休日1日乗車券「ドニチカキップ」などが発売され、サービス向上に努めてきたところです。また、平成21年にはICカード「SAPICA」が導入され、利用



地下鉄ホーム柵



ICカード(SAPICA)

<sup>9</sup>直腸がんや膀胱がんなどにより臓器に機能障害を負い、腹部に人工的な排泄孔(ストーマ)を持つ人のこと。人工肛門保有者、人工膀胱保有者ともいう。

促進を図りながら他の交通機関との連携など、さらなる利便性向上が必要となっています。

一方、地域中心核などで一定の需要が見込まれ、地下鉄延伸の可能性がある場合においても、利用者数予測に基づく事業採算性などを勘案した慎重な検討が必要です。

地下鉄利用者数は、平成 7 年度の 1 日当たり 62 万 6 千人をピークに減少、横ばい傾向となっており、平成 21 年度には 1 日当たり 56 万 1 千人と、平成 7 年度のピーク時に比べて約 1 割程度減少しています。市民ひとりひとりに積極的に利用してもらえよう、他の交通機関との連携強化などのさらなる利便性向上や利用促進の取り組みを進めていくことが必要です。

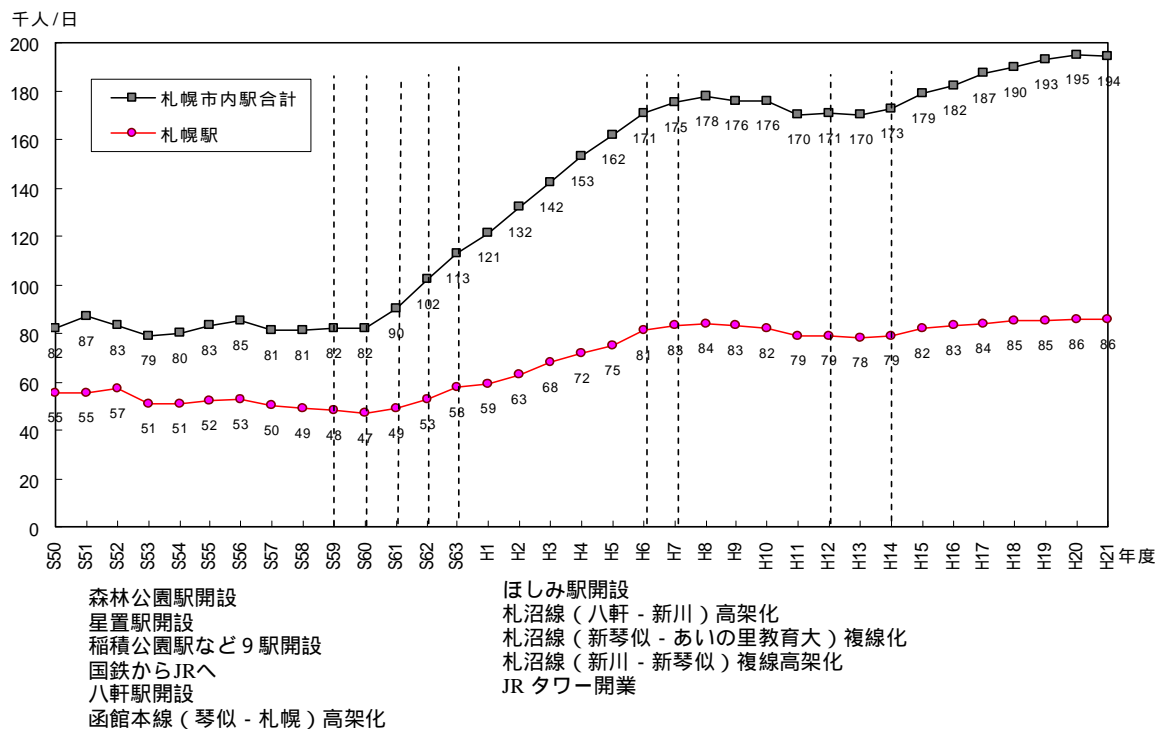
## (2) 鉄道

札幌市内の鉄道は、JR 北海道が運行しており、JR 函館線( 27.5km )、JR 千歳線( 8.0km )、JR 札沼線 ( 15.1km ) の 3 線計 50.6km、26 駅となっています。

踏切での渋滞解消や事故の防止、市街地分断の解消などを目指し、札幌高架、新川高架、札沼線高架などの鉄道高架の取り組みを進めるとともに、輸送力の増強を目指して JR 札沼線の複線化を行いました。

これにより、国鉄時代には、都市間輸送としての役割が大きく、昭和 58 年度には市内 13 駅で利用者数 1 日当たり 8 万 1 千人でしたが、その後、輸送力の増強や中間駅の設置により都市内輸送としての役割が大きくなり、平成 21 年度には市内 26 駅で 1 日当たり 19 万 4 千人の利用者数となりました。

市内の平均駅間距離は約 2km で、地下鉄の 2 倍となっており、長距離移動の速達性に優れていることや、快速列車の導入により需要が特に多い地域へのさらなる速達性が確保されるなどの特徴があります。



資料：札幌の都市交通データブック 2010

図 4-3 JR の利用者数推移 (1 日平均の乗車人員)



また、市内の乗降客は増加傾向であり、1日当たり3千人以上の利用がある駅舎のバリアフリー化や、JR 札沼線の電化による所要時間の短縮など、機能のさらなる充実とサービスの向上に取り組んでいくことが必要です。



札沼線高架 (JR 新琴似駅)



ホーム上のエレベーター (JR 厚別駅)

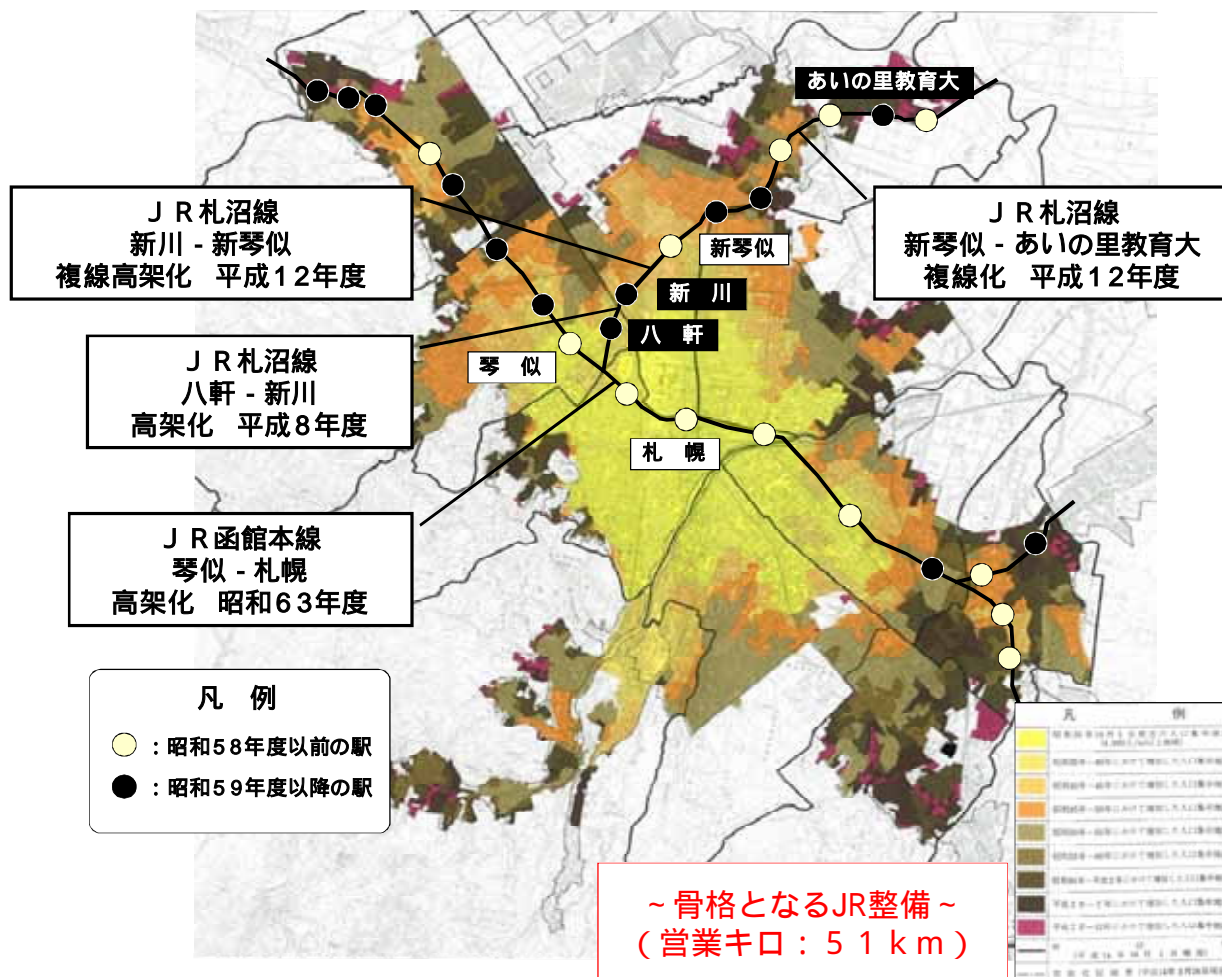


図 4-4 DID 地区の拡大と J R 駅設置状況

第 1 編 基本的な考え方

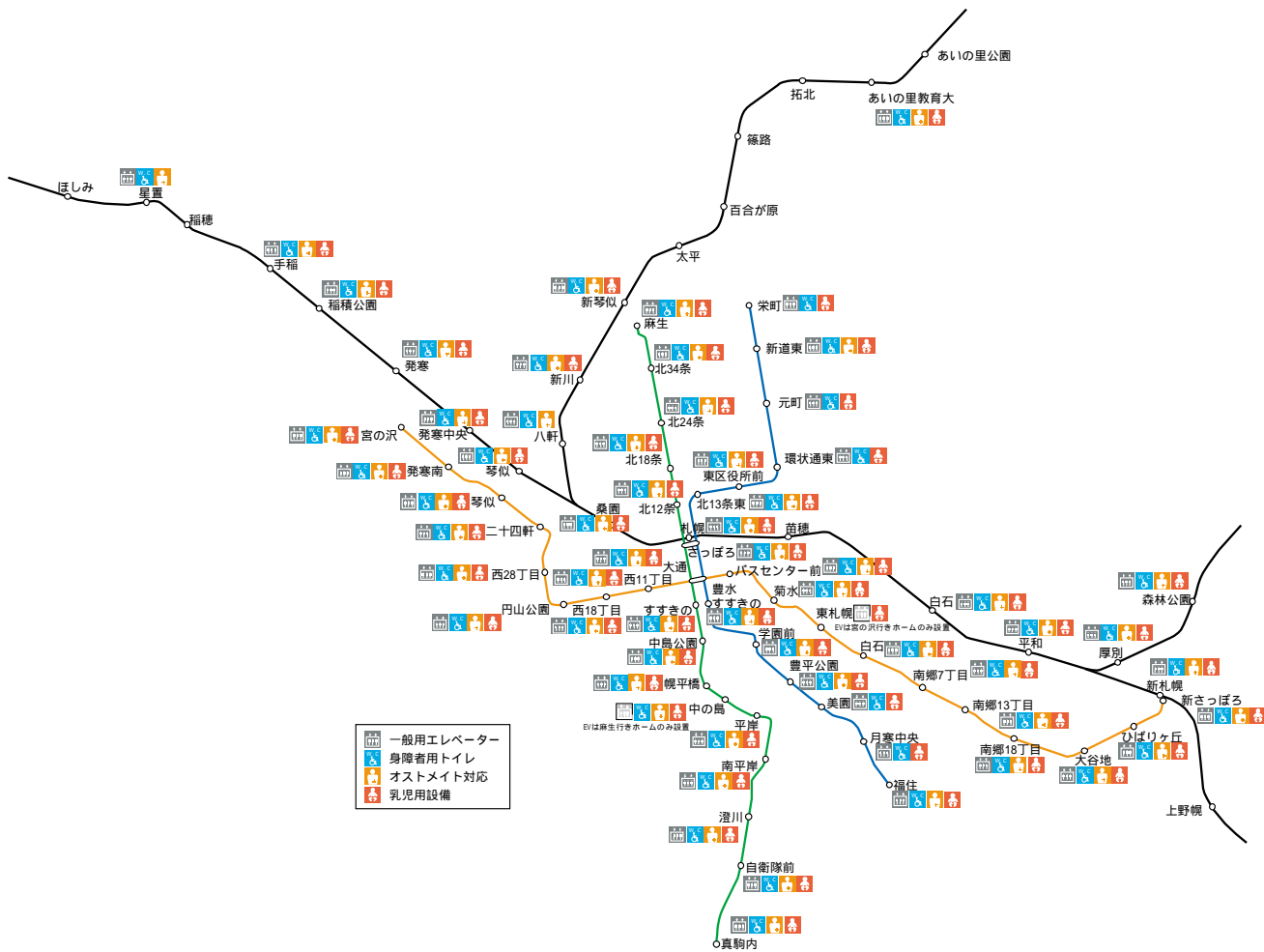


図 4-5 地下鉄・JR 駅におけるバリアフリー化状況 (2011 年 3 月現在)

## 4-2-2 バス

### (1) 札幌市におけるバスネットワークの変遷

市内のバス路線の運行は戦中戦後を経て、主に中央バス、じょうてつバス、ジェイ・アール北海道バス、札幌市営バスの 4 事業者による運行が継続し、市街地の拡大に併せて順次路線を延伸拡大させてきました。

その後、地下鉄の延伸に併せて、市内バス路線は近接する地下鉄駅に短絡させる再編成が行われてきましたが、昭和 46 年の地下鉄南北線開業当時の市内バス事業者エリアは、概ね右図のとおりでした。

平成の時代に入ると、札幌市営バスの経営状況は、公共交通の需要の伸び悩みや、その他諸経費の増加などにより、極めて厳しい状況となっていました。このため、平成 3 年には「経営健全化計画」を策定し経営効率化を図り、さらに平成 11 年に「経営健全化計画回復策」を策定し、経営健全化をより強力に推進することとなりました。この回復策により、平成 13 年 3 月末をもって白石営業所を廃止し、9 路線を北海道中央バス(株)に委譲しました。

しかし、回復策の下、対策を進める中で、バブル崩壊後の経済の低迷を始めとする事業環境の変化により、市営交通への乗客数は計画を大きく下回り、平成 14 年 2 月からは乗合バス事業の規制緩和も実施されることとなるなど、事業を取り巻く環境はますます厳しさを増していくことが予測されました。

これら状況の下、平成 13 年 11 月には札幌市営企業調査審議会<sup>10</sup>から、「バス事業の民間移譲など、事業の抜本的な見直しが必要」との意見書が市長に提出され、それを受けて今後の市営交通各事業のあり方の検討を進める全庁的な検討会議が設置され、交通局においては、平成 13 年 12 月、新たに「交通事業改革プラン」の策定を行いました。

当該プランにおいては、市営バス事業は、以下のスケジュールで営業所のエリア毎に民間事業者へ路線を移行の上、平成 15 年度末をもって事業を廃止することとしました。

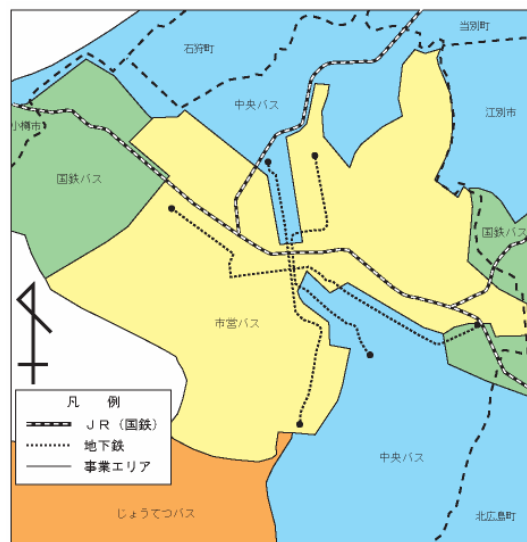


図 4-6 地下鉄南北線開業後の市内バス事業者エリア

表 4-1 交通事業改革プランによる民間事業者への移行

移譲年月日	廃止路線数	移行先	移行営業所	移行路線数
H15.3.31	28	じょうてつ	藻岩営業所	9
		ジェイ・アール北海道バス	琴似営業所	19
H16.3.31	18	北海道中央バス	新川営業所	6
			東営業所	12

<sup>10</sup>札幌市の公営企業に関し、運営管理の方針及び財政に関すること等について調査審議するため、「札幌市営企業調査審議会条例」に基づき設置しています。

これにより、74年に渡り延べ43億3,200万人に利用された市営バス事業は廃止され、以後、札幌市のバスネットワークは全て民間事業者により維持が図られることとなり、現在に至っています。現在の市内バス事業者エリアは概ね右図のとおりです。

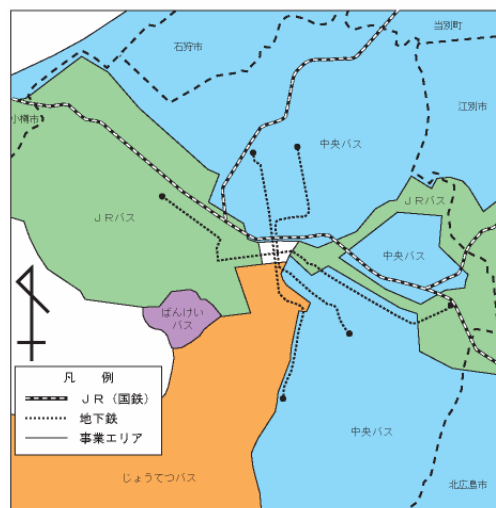


図 4-7 市営バスの民間移行後のバス事業者エリア

## (2) バス事業における規制緩和

乗合バス事業については、事業者の創意工夫による多様なサービスの提供や事業の効率化・活性化を期待し規制緩和が行われ、平成14年2月の改正道路運送法の施行により、需給調整規制が撤廃され、乗合バス事業への参入・退出・運賃に関する規制が一定の基準を満たせば原則自由となりました。その概要は以下の通りです。

参入・退出については免許制から許可制へ、許可制から事前届け出制にそれぞれ移行し、採算路線への参入や不採算路線からの撤退を容易にする。

運賃・料金については、上限の認可を受ければその範囲内で自由に設定できるようにする。事業計画（路線の変更等）には認可が必要であるが、運行系統・運行回数等のサービス水準に係わる事項は事前届け出制とする。

このように自由化という方向で大幅に規制が緩和されることにより、事業者が創意工夫を持って事業に取り組み、バスが利用者にとって利便性の良いものになることによってバス事業自体が活性化し、利用者の増加につながることが期待されました。

しかし、規制緩和後の乗合バス事業の実態は、路線廃止のあった市町村及び廃止路線数は増加傾向にあり、その代替として委託運行や市町村有償運送が増加しています。また、市内・道内・全国共に輸送人員は減少傾向にあり、利用者のバス離れが進んでいる現実があります。

## (3) バス利用者の現状

札幌市の公共交通の利用者数は、全体的に低迷しており、中でもバス利用者は、昭和45年以降、ほぼ一貫して減少傾向にあります。バス利用者の減少要因としては、主として自家用車の保有台数の増加が示すように、都市の郊外化に伴う自動車依存型生活の定着や、バスへの依存度が高い高校生の減少などがあげられます。

また、公共交通機関の走行キロ数を見ると、バスの走行キロはほぼ横ばいとなっており、非効率的な運行を強いられています。（図 2-58 参照）この背景としては、札幌市のバスネットワークは、都市の拡大に伴い市街化区域全域をカバーするようにネットワークが形成され

てきましたが、その後の自動車への依存度の高まりに応じた、需要に見合った運行水準への見直しが容易には行えなかったものと考えられます。

#### (4) 市内バス路線の特性と傾向

系統別に都市施設等へのアクセス状況を見ると、地下鉄などの交通拠点へは99.7%がアクセス可能となっています。また、各種施設についても、教育施設は85%以上、商業や医療施設に至っては95%以上がアクセス可能であることから、各系統は何らかの形で都市機能を支える重要な役割を担っているものといえます。

また、札幌市全体では、黒字系統が50.8%、赤字系統が49.2%となっており、黒字路線の割合がやや高いです。

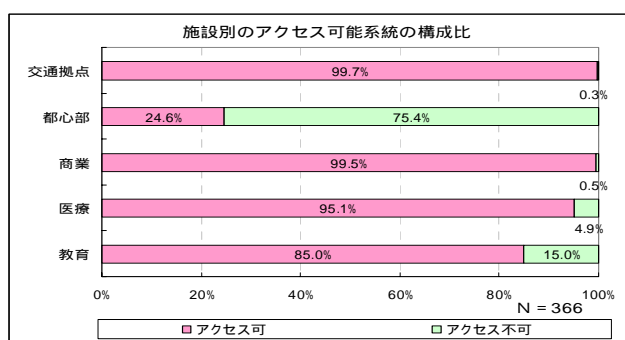


図 4-8 都市施設へのアクセス

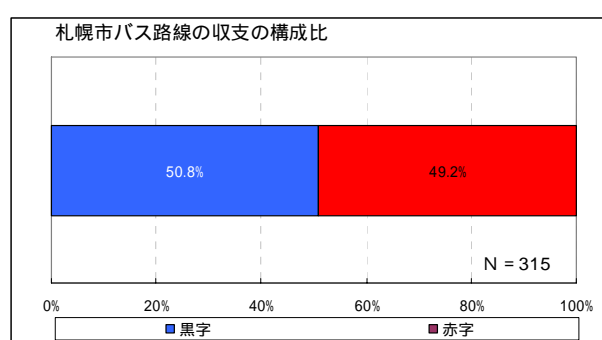


図 4-9 バス路線の収支状況

#### (5) バス輸送の需要と供給における課題

札幌市のバス輸送は、昭和60年の日平均約50万人から平成17年には日平均約30万人と大幅に減少してきたにもかかわらず、バスの走行キロ（バスサービスの供給量）は、乗車人員が減少する中、ほぼ横ばいで維持されてきました。

これは、平成14年2月の規制緩和前までは、規制により需要が減少しても大幅な減便や路線退出ができず、その結果、バス事業者は一定のサービス供給量を維持せざるを得なかったものですが、規制緩和後は、バス路線の退出が完全に自由化されたため、現在においては、バス事業者の経営判断によりサービスの供給量を調整できる状況にあります。

札幌市内のバス路線における需要と供給の乖離については、バス事業者としては不採算路線の整理を希望しているものと考えられますが、一方、行政としては、都市機能として、一定量のバスサービスの供給を維持していく必要があり、都市機能として必要な交通サービス供給の負担を、どう分担していくのが最大の課題となっています。

#### (6) 新たな補助制度の構築

札幌市においては、平成19年度にバス路線維持のための補助制度を構築したが、平成20年には、白石区・厚別区内を運行するバス路線の廃止問題が表面化し、その後の協議により、路線の運行は継続されたものの、札幌市の補助制度は規制緩和による個別の路線廃止のみにしか対応できないものとなっているなど、種々の課題を内在していることが浮き彫りとなり

ました。そこで、札幌市においては、民間事業者が自主的にバス路線を維持していける新たなバス路線維持の枠組みを構築するべく、平成 20 年 12 月に外部有識者を含めた「バス路線維持制度検討協議会」を立ち上げ、平成 21 年 4 月に「札幌市バス路線維持基本方針」を策定したうえで、同年 11 月にバス路線維持に係る新たな補助制度を構築しました。

今後は、当該基本方針のもと、札幌市とバス事業者による適切な役割分担により、当該補助制度等を活用して、バス路線の維持を図っていくものです。

(7) 利用促進の取り組み

札幌市では、公共交通の利用者が減少し続ける中、公共交通利用促進を目的として市内の公共交通（JR、地下鉄、バス、路面電車）の時刻表や乗継経路、運賃等の情報をインターネットで配信するシステム（通称：えきバス・ナビ）を平成 15 年度から運営・維持しています。また、この他、札幌市コールセンターによる電話案内サービス（えきバス・テル）や、利用者のニーズに応じて、地下鉄運休情報を電子メールで配信するサービスもあります。

今後は、利用者にとっての使いやすさの向上を図るため、サイトのリニューアルや機能追加等を行っていく必要があります。

(8) バス路線維持に係る今後の課題

路線バス事業は、長引く経済やバス需要の低迷などから、今後も厳しい経営環境に置かれることが予想されます。

前記の維持基本方針は、札幌市の当時の状況を踏まえて検討・議論した結果ですが、市民生活の基盤となる「地域の足」を確実に確保していくためには、今後も、路線バス事業を取り巻く環境の変化を常に注視していくことが必要です。

また、今後の少子高齢化、人口減少に対応するまちづくりの観点から、地域の特性に応じた、持続可能な地域公共交通体系を確立し、利便性と効率性を兼ね備えた公共交通ネットワークを構築するとともに、市民一人ひとりが過度の自動車利用を控え、公共交通を皆で支える意識を醸成することが必要です。

## 4-2-3 路面電車

## (1) 路面電車活用の検討経過

札幌市の路面電車は、昭和 39 年に 7 系統、営業路線延長 25km にまで整備が進み、市域の拡大や人口増加を支え、札幌の発展に大きく貢献してきました。

しかしながら、昭和 46 年以降は、モータリゼーション<sup>11</sup>や地下鉄の整備が進む中で路線が順次廃止され、昭和 49 年には、路線延長が現在の 8.5km となりました。

平成 13 年からは存廃の議論が続きましたが、市民議論の結果等も踏まえて平成 17 年 2 月に路面電車の存続が決定するとともに、今後の活用について検討することとなりました。翌年には、学識有識者からなる「さっぽろを元気にする路面電車検討会議」により、路面電車を「まちや市民を元気にする都市の装置」として、延伸により札幌



図 4-10 札幌市の路面電車路線図

駅、大通、すすきのの 3 地区を結ぶことの必要性を示した提言書が出されました。この提言を受け、検討を続けた結果、札幌市は平成 22 年 3 月に「札幌市路面電車活用方針」を策定し、まちづくりへの積極的な活用と経営基盤の強化を図るために路面電車を延伸すべきであるとの考えをまとめました。

## (2) 路面電車の現状

平成 21 年度の路面電車の 1 日平均利用者数は、20,093 人、冬期間はおよそ 25,000 人となっており、市民生活の足として重要な交通機関となっています。

利用者数の 1 日の時間帯別推移をみると、平日の朝ラッシュ時(8 時台)の利用者が多く、朝ラッシュ時に特に利用者が多い「西線 16 条」と「西 4 丁目」間では、通常 6~7 分間隔のところを 3 分間隔での折り返し運転を行っており、輸送力の強化を図っています。

路面電車の特徴としては、地下鉄やバスと比べて日中においても高齢者などの一定の利用があり、多様な目的に対応した市民の重要な足となっていることがうかがえます。

<sup>11</sup>自動車が大衆に広く普及し、生活必需品化する現象のこと。

### (3) 路面電車のまちづくりへの活用

近年、路面電車は、人や環境にやさしく、まちづくりに貢献する交通機関として、国内外のさまざまな都市で新規導入、再整備が進んでいます。

国内では、富山市でJR線を廃止し路面電車化を実施した事例や、国外では、フランスのパリで廃止した路面電車を69年ぶりに復活させた事例などがあり、特に富山市の事例では、利便性の向上を図ったことなどにより、以前のJR線運行時よりも高齢者を中心に利用者が増え、自動車交通からの転換や新たな外出機会の創出も図られたなどの、さまざまな効果も報告されています。また、ヨーロッパの都市においては、人を中心としたまちづくりをするために、部分的に歩行者と公共交通機関の専用道路「トランジットモール<sup>12</sup>」を整備し、魅力的な都市空間を創造しています。このような国内外の事例を踏まえながら、札幌市としての路面電車の活用を進める必要があります。

#### <まちづくりに貢献する路面電車の特性>

##### 人にやさしいまちづくり

路面電車は地上から直接乗降が可能で、路線や行き先のわかりやすさや移動の手軽さ、安心感があり、誰もが利用しやすい。

##### 魅力と賑わいのある都心のまちづくり

路面電車は軌道を有することから沿線の土地利用に大きく影響を及ぼすとともに、利便性を向上させるので沿線の経済活動の活性化を促します。また、デザイン性に優れた車両が走行する姿や停留所等の施設が、まちや通りの一体性や個性・象徴性を演出し、魅力と賑わいのある都市空間の創造に貢献します。

##### 観光振興など活力あるまちづくり

路面電車は軌道や停留場が地域の目印となり、土地勘のない観光客にも利用しやすい。また、延伸により都心を一体化させ、都心全体で札幌の魅力を作り出し、新たな回遊行動の誘発も促します。

##### 環境負荷を抑えたまちづくり

路面電車は排気ガスを出さず、また二酸化炭素の排出量を他の交通機関と比較すると少なくなっており、市民一人ひとりの環境意識の向上等にも貢献します。

<sup>12</sup>公共交通機関（バス、路面電車、LRT、タクシー等）に開放されている歩車共存道路のこと。（次ページ写真）



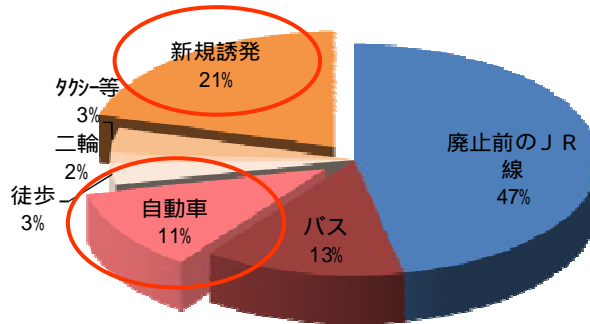


図 4-11 富山市の路面電車導入前の交通手段

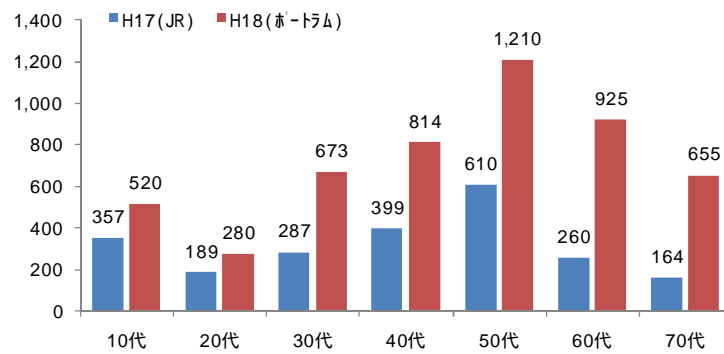


図 4-12 富山市の路面電車導入前後における年代別利用者数



富山市の低床車両「ポートルラム」



「ポートルラム」の乗降口



トランジットモール  
(フランス・ストラスブール)

(4) 路面電車の活用方針と今後の検討

現在、札幌市は超高齢・人口減少社会が到来すると予測されているほか、将来的に都心及び都心周辺部の人の移動量の増加も予想されています。このため、誰もが利用しやすい公共交通網の形成・充実による、過度に自家用自動車に頼らない都市構造の構築や、中心市街地の活性化を図る魅力的な都心のまちづくりが必要となっています。

このような状況のもと、札幌市では前述の路面電車の特性を踏まえると、路線の延伸など路面電車を活用したまちづくりが、これらの課題の解決を図る有効な手段であると考えられ、将来の需要見込み、地域の特性等を考慮して、「都心」「創成川以東」「桑園」の 3 地域を延伸検討地域としました。

また、人や環境にやさしい路面電車は、都心及び都心周辺部における市民や観光客等の多様な活動を支えていくとともに、交通機関としてだけでなく、その特性を生かしたまちづくりへの積極的な活用がこれからの時代を見据えた新たな役割として求められており、創造都市さっぽろ、環境首都・札幌の実現に貢献していくことが必要となっています。

今後はこれらのことを踏まえ、既設線においては、バリアフリー化の実施、道路の拡幅に合わせた景観性の向上など、まちづくりと一体となった取り組みを進めるとともに、延伸検討地域においては、経営面などの課題解決を図りながら、まずは都心地域への延伸実施を具体的に検討し、その他の地域についてはそれぞれの地域特性に合わせ、各種のまちづくり計画や再開発と連携を図りながら検討を進めます。



図 4-13 路面電車の延伸検討地域

#### 4-2-4 交通結節点

##### (1) これまでの乗継施設等の整備

札幌市の交通体系は、地下鉄やJRを基軸とし、後背圏からバスを接続させることを基本としており、道路・公共交通ネットワークが十分に機能するためには、各交通機関が相互に連携し、スムーズに乗り継げることが不可欠となっています。

これまで、駅を中心とする交通結節点には、徒歩、自転車、バスや自家用車などの自動車など多くの交通が集中することから、複数の交通手段の乗継が円滑に行えるよう駅前広場やバスターミナルなどの整備を進めてきました。



駅前広場(JR 手稲駅北口)

##### JR 駅

JR 駅は、地下鉄駅に比べ性格の異なる多様なニーズ（都市内輸送と都市間輸送、日常交通と観光交通など）への対応が重要であることから、バスによる乗継を基本としながら、バス以外の徒歩、自転車、タクシー、自家用車等の多様な末端交通手段に対応できるよう駅前広場などの整備を進めてきました。

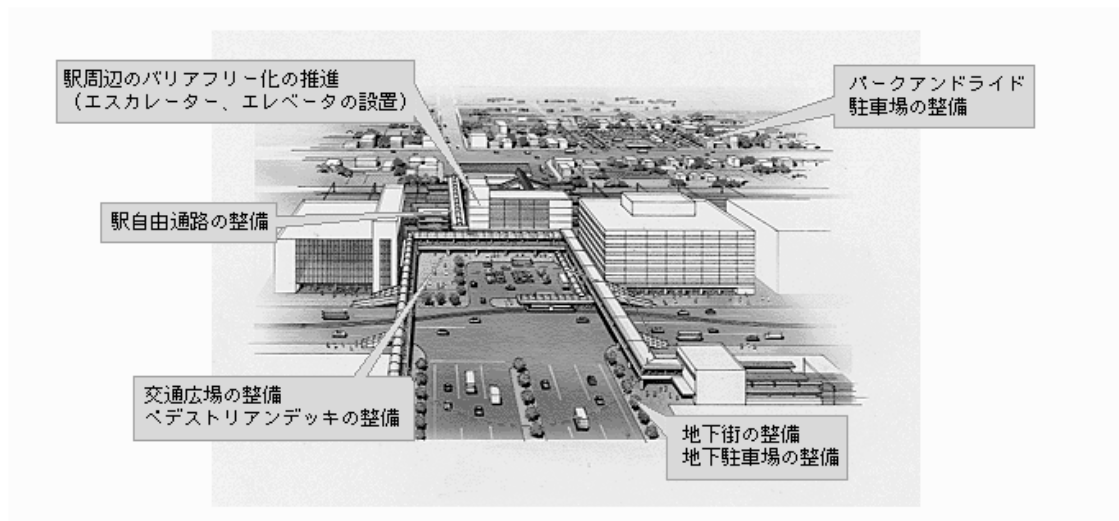
##### 地下鉄駅

地下鉄駅においては、地下鉄整備に合わせて端末駅や主要な中間駅にバス路線を再編することとあわせて、駅周辺交通の整序化、快適なバス待ち環境の提供、運行の効率化などが図られるよう、バスターミナルなどの整備を進めてきました。

##### (2) 今後の乗継施設等の整備

今後は、既存施設のバリアフリー化や、老朽化等に伴う効率的かつ計画的な維持・改修を行い、乗継施設等の機能維持を図るとともに、改修時には利用者利便をさらに高めるよう検討する必要があります。

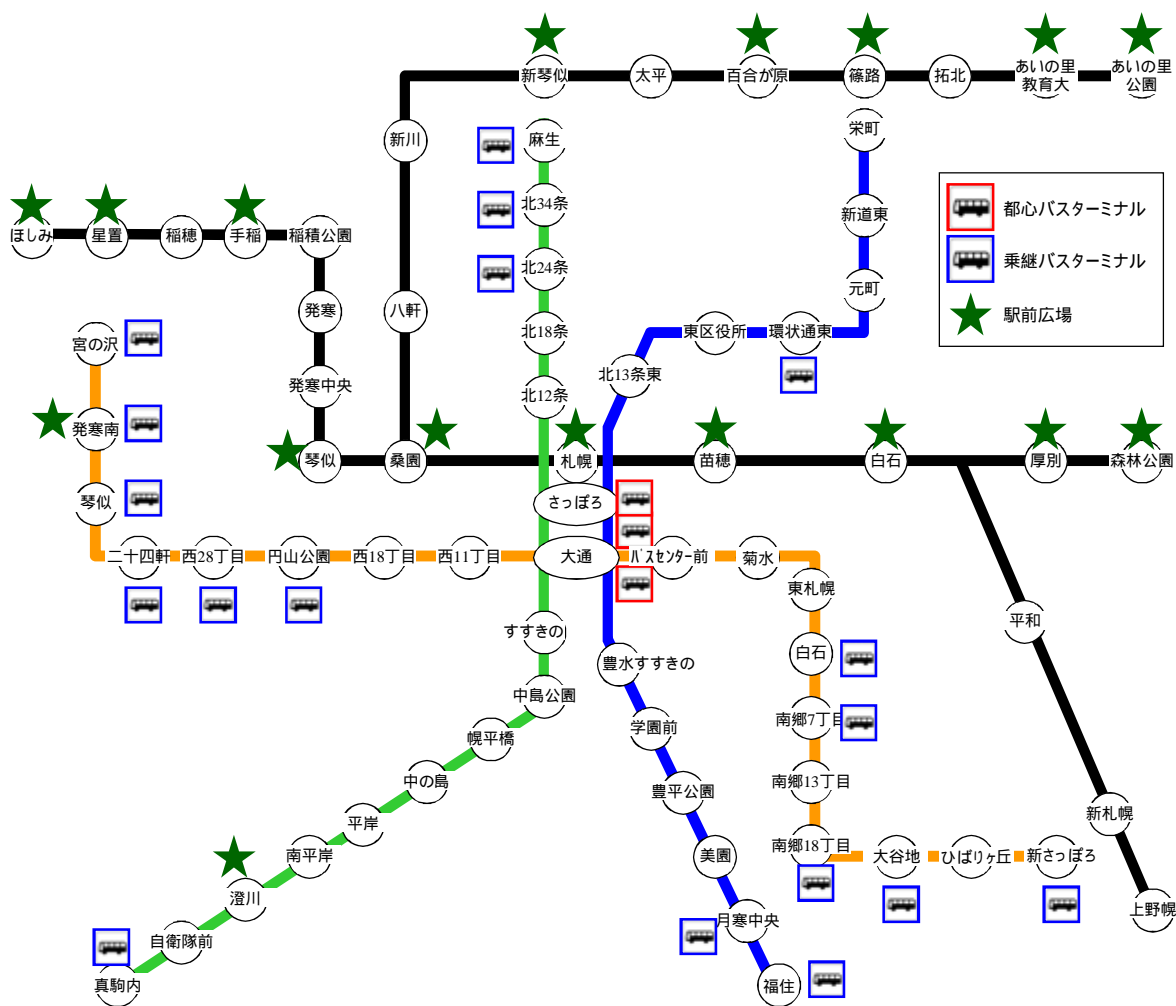
また、新たに乗継施設等の整備検討を行う場合には、駅の規模（利用人員、末端交通手段の分担状況など）、駅周辺の交通状況（周辺道路の交通量、道路網形態など）などの必要性和ともに、施設整備の実現性（用地確保など）を踏まえて検討する必要があります。



ペDESTリアンデッキ：高架等によって車道から立体的に分離された歩行者専用の通路

資料：国土交通白書

図 4-14 交通結節点整備イメージ



駅前広場は都市計画決定済みの箇所

図 4-15 駅併設のバスターミナルおよび駅前広場の整備状況

## (3) 交通機関の連携

公共交通の利便性向上にあたっては、乗継施設の整備などのハード施策のほか、乗り継ぎに伴う様々な負担を軽減するための取組みなど、ソフト施策による連携強化も重要です。地下鉄とバスとの連携については、乗継割引制度や磁気カードの共通化を進めてきたところであり、乗り継ぎがスムーズになるような運行ダイヤの設定や「えきバス・ナビ」等による運行情報の提供を行ってきました。

今後、ICカードの導入による利便性の向上やバリアフリー化された移動経路の確保とあわせて、適切な案内表示や国際化に対応した外国語標記などにより、利用者の視点に立ち、「わかりやすさ」「使いやすさ」を重視し、連携強化を進めることが重要です。

また、タクシーについては、個々の利用者のニーズに応じ機動性の高いドア・ツー・ドアの面的な輸送を担当し、特に公共交通機関の輸送が終了する深夜、早朝の時間帯においては、地域住民の生活に欠かせない輸送機関となっています。

これまでも、観光ルート別運賃の設定や福祉タクシー、介護タクシーの導入促進などタクシーサービスの充実・向上の取組みやタクシーパトロールなどの地域社会への安全・安心への取組みも進められているほか、新たに北海道観光おもてなしタクシー乗務員制度の取組みが始められており、他の交通機関と連携を図りながら、今後も利用者ニーズに合ったサービスを提供していくことが必要です。



図 4-16 えきバス・ナビ（ホームページ）



図 4-17 案内表示の事例

4-2-5 自動車（道路）

(1) 骨格道路網

北海道随一の大消費地である札幌には北海道内々および内外貨物の約 4 割が発生集中しており、これら貨物流動のほとんどは自動車による移動です。

また、札幌には年間約 1,260 万人の観光客が国内外から訪れていますが、鉄道駅から遠い観光地への移動は、自家用車、レンタカー、貸切バスなどの自動車が主体です。

これらの物流・観光拠点と、都心および空港・港湾等の交通拠点間は移動距離が長く、一般道路を利用した移動が多いです。そのため、物流・観光交通と、日常の交通が輻輳し、市内幹線道路の交通混雑に拍車をかけています。

特に冬期の遅れは社会経済活動を麻痺させる大きな課題であり、これらの主要拠点間の円滑性低下は、国際競争力低下の一因になることも懸念されます。

骨格道路網については、道内拠点間を結ぶ高速自動車道路網、札幌圏の都市相互を結ぶ連携道路、都心への流入を抑制しながら地域間の交通の円滑化を図る環状道路、都心部と地域拠点や周辺都市と結ぶ放射道路で構成されており、骨格道路網『2 高速・3 連携・2 環状・13 放射道路』について既存道路網を活用しながら機能を強化する必要があります。

また、13 放射道路のうち、創成川通（国道 5 号）・豊平川通については、自動車の円滑性向上を重点的に図る道路軸（都心アクセス強化道路軸）に位置づけ、既存の骨格道路網や公共空間の状況を勘案しながら、空港・港湾施設や圏域内における拠点間の連携強化を図ることが必要です。

特に、創成川通機能強化（国道 5 号）については、都市内の緑化空間・水辺空間を創造し、かつ歩行者・自転車・公共交通への空間再構築を図るとともに、高速道路とのアクセスを強化し、重点的に機能を強化することが重要です。



図 4-18 産業や観光の拠点配置と幹線道路の渋滞損失



資料：道路交通センサス  
図 4-19 都心～新千歳空港の道路所要時間

## (2) 都市計画道路網

道路は、人や自動車、自転車、公共交通などの通行や防災のための空間の提供、上下水道や通信、電力、ガスといった公共・公益施設の収容などの基本的な機能を持っており、良好な市街地形成のための各種都市基盤施設のうち、最も基本的なものとなっています。

住宅市街地の秩序ある形成を図るためには、幹線道路を1km間隔の格子状に配置するとともに、これと同程度の延長密度で補助幹線道路を幹線道路に配置することを基本としており、この場合の延長密度は1km<sup>2</sup>当たり概ね4km必要となり、市街地全体では住宅地、商業地、工業地の平均的な面積割合から、1km<sup>2</sup>当たり概ね3.5km配置することを目指してきました。

札幌市において、昭和30～40年代に人口や産業の集中が進み、これに対応したまちづくりが進んできました。特に、昭和47年のオリンピック開催を契機として、様々な都市基盤整備が進み、現在の都市計画道路網の骨格もこの時代に構築されたものです。

その後も、市街化区域の拡大やそれに伴う人口増加に合わせて、都市計画道路網の拡充を図ってきたところであり、街路事業や土地区画整理事業等の面的整備事業に伴う街路整備により、都市計画道路の整備率（図2-71参照）は政令指定都市の中でも最も高い水準となっています。

しかし、市内には交通事故や渋滞対策が必要な箇所が点在するため、利用者ニーズ等を踏まえ、交差点改良等の必要な対策を講じる必要があります。

今後は、地域の交通状況・ニーズに応じて、必要な円滑化対策や都市計画道路ネットワークの維持・充実を進めるとともに、長期未着手の都市計画道路の見直しなども視野に入れた取り組みが必要です。

また、都市や駅周辺を中心として近年利用が高まっている自転車の走行空間の確保が課題となっており、従来の自動車重視の道路空間を、歩行者・自転車および公共交通を重視する空間に転換し、さらに身近な水・みどりの保全、創出の場、雪処理スペースとして活用することにより、すべての道路利用者が安全で快適に利用できる空間に再構築することも必要となっています。

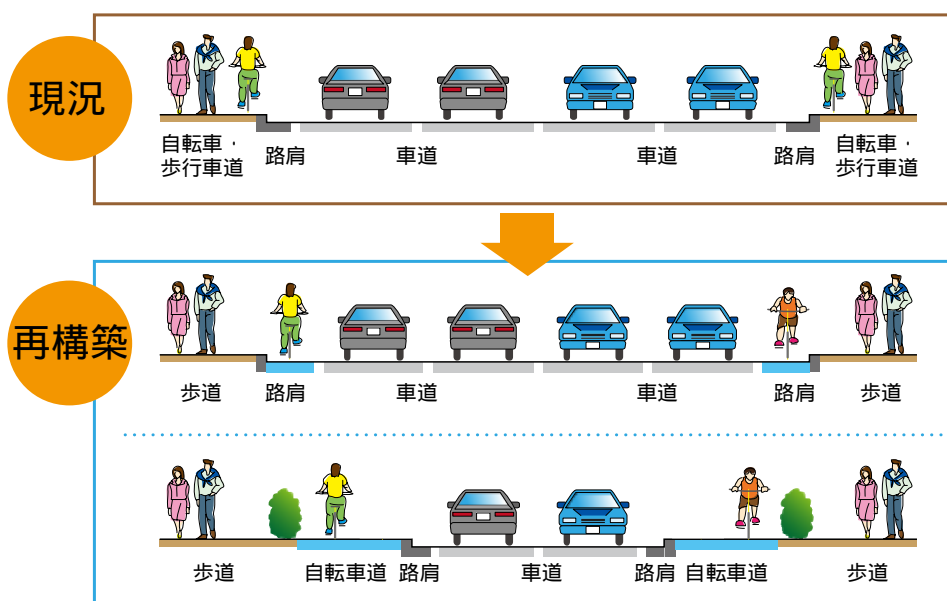


図4-20 道路空間再構築のイメージ

(3) 都心部の道路網

高次な都市機能が集積する都心は、札幌市民のみならず、北海道にとって、行政・文化・経済活動を支える重要な役割を担ってきました。

近年、長引く景気低迷に加え、郊外部での大型商業施設の立地やインターネットの普及等により、都心の交通需要は減少しており、経済活動全体の活力低下が懸念されます。

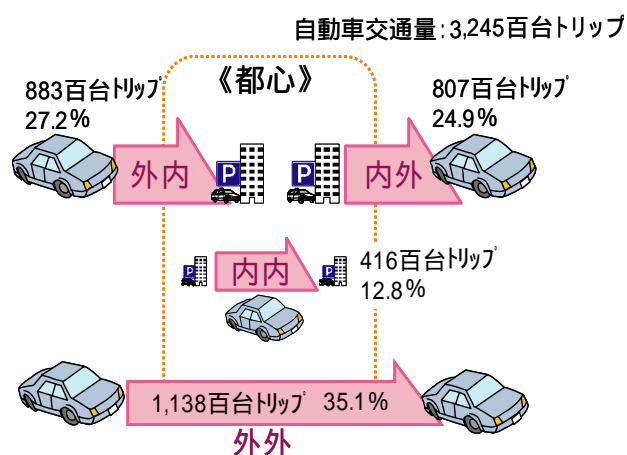
交通環境面では、違法路上駐車車両および荷捌き車両やタクシーなどが後を立たず、局所的・一次的な交通混雑などにより、人・物の円滑な移動サービスが確保されていない状況にあります。

また、都心における自動車交通量のうち通過交通については全体の 35%で、平成 11 年度の前回調査から約 3 割増加しており、都心部渋滞の一つの要因となっています。

このことから、都心における交通サービスは決して満足できる状況にはなく、結果として都心の魅力低下、ひいては札幌市自体の魅力低下をも招いています。

今後は、複数交通モードとの道路空間再構築を図るとともに、道央都市圏「都市交通マスタープラン」において都市圏コア内の機能強化軸として位置づけられている豊平川通北伸などの都心部の道路ネットワークの強化による渋滞緩和が必要です。

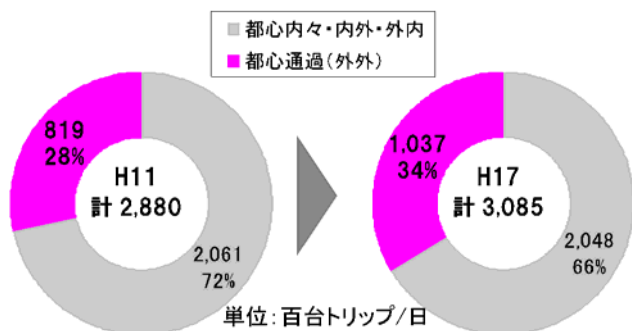
都心外周道路位置図



図【平日12時間計】都市内通過・発着交通実態

資料：平成 18 年度 札幌開発建設部

図 4-21 札幌都心部出入交通の内訳



H11 から H17 にかけて、  
通過交通量が 1.27 倍に増加

- 通過交通比率は、+6%ポイント
- 通過交通量は、+218 百台トリップ/日

資料：平成 11・17 年度

道路交通センサスペース試算値

(注意：上図の算出方法とは異なる)

図 4-22 札幌都心部出入交通の推移



## (4) 緊急輸送道路

道路は、災害時の救助・救急・消火及び緊急物資の輸送などの応急活動を担う重要な役割を持っていますが、地震の揺れや液状化現象によって橋梁や法面、路面に被害が発生すると、応急活動だけでなく災害復旧や市民生活に大きな障害となります。このため札幌市では、緊急輸送などを円滑に行うために、防災拠点間を相互に連絡する道路として、第1次緊急輸送道路（広域な輸送を行う高速道路、一般国道、主要幹線道路）、第2次緊急輸送道路（第1次の代替路線となる市内幹線道路を）及び第3次緊急輸送道路を指定しています。

今後は、これら緊急輸送道路の安全確保として、構造物や法面などの点検、耐震性の強化などに努め、災害に強い道路づくりを推進するとともに、道路の機能向上とネットワークの強化を図るため、計画幅員が確保されていない路線について、計画的な道路整備を推進する必要があります。

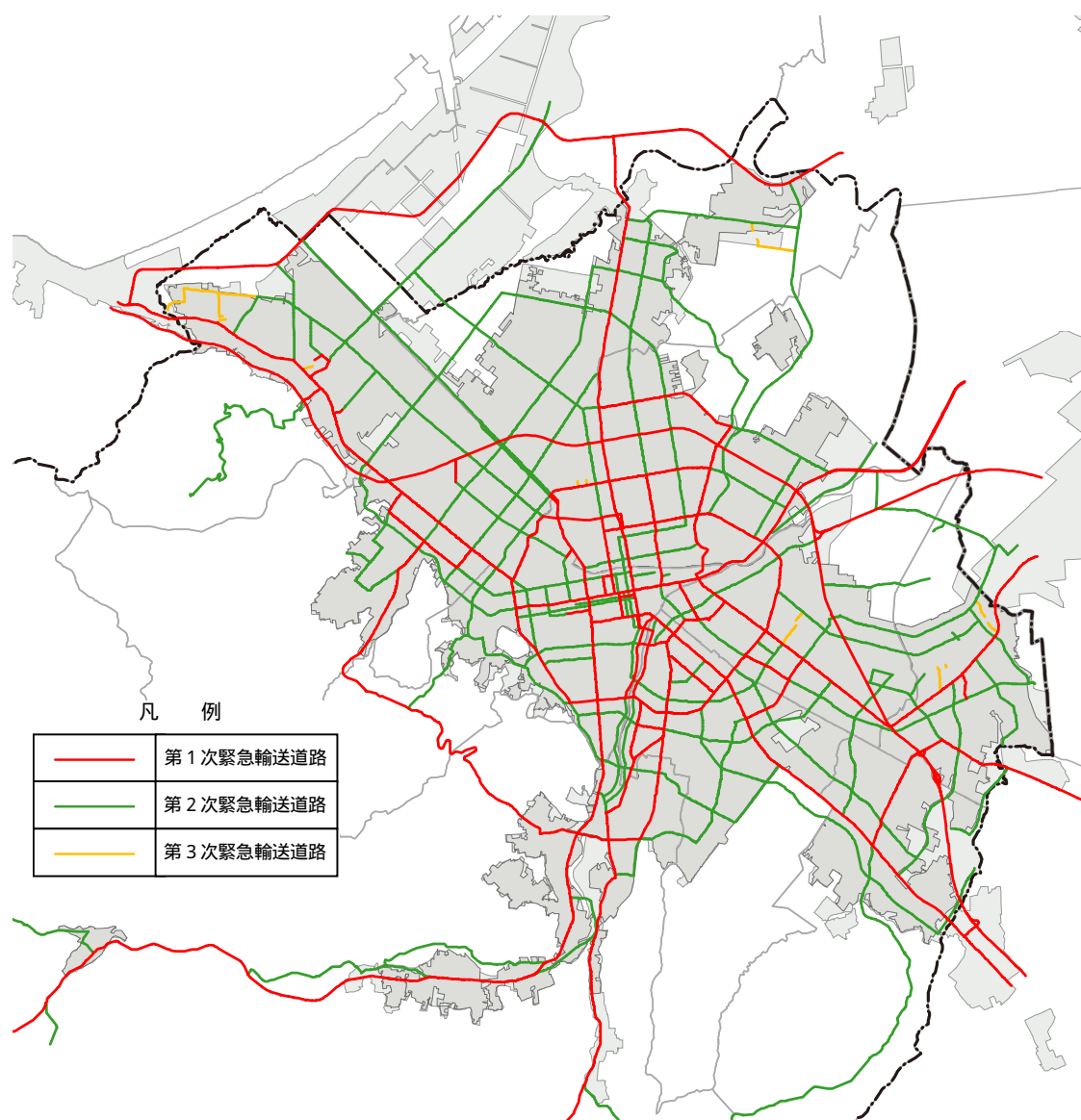


図4-23 緊急輸送道路ネットワーク図(平成22年度)

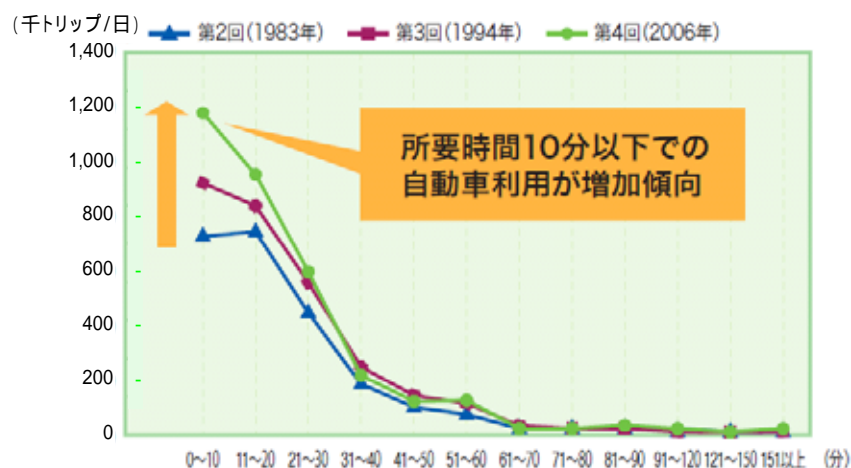
(5) 過度な自動車依存からの脱却

これまで札幌市における自動車登録台数は人口を上回るペースで増加（図 2-66 参照）してきており、近年においては高齢者や女性ドライバーの増加（図 2-65 参照）に伴い、買い物などで安易に自動車を利用する傾向が強まっているなど、過度に自動車を利用するライフスタイルが浸透しています。

その結果、バスをはじめとする公共交通の利用減少を招いている大きな要因となっており、環境面から考えても、自動車利用は他の交通モードと比較して CO<sub>2</sub> 排出量が多いことから、全国平均と比べて札幌市は運輸部門（特に自動車）からの排出割合が多い傾向（図 2-26 参照）にあります。

今後、札幌市においても超高齢社会を迎え、自動車を利用できない高齢者が増加することが予想されますが、公共交通の利用者減少に伴いバス路線等の撤退が進むと、将来の高齢者の移動手段の選択肢を狭めるばかりか、地域の移動格差が生じます。

そのため、まちの発展とともに充実を続けてきた札幌市の公共交通ネットワークの現状を踏まえ、「自動車の過度な利用を控え、公共交通を皆で支える」という意識を醸成するとともに、地球環境にも配慮して適切な自動車利用への誘導を図る必要があります。



資料：第 2 ～ 4 回道央都市圏パーソントリップ調査

図 4-24 都市圏の所要時間分布パターンの変化（自動車）

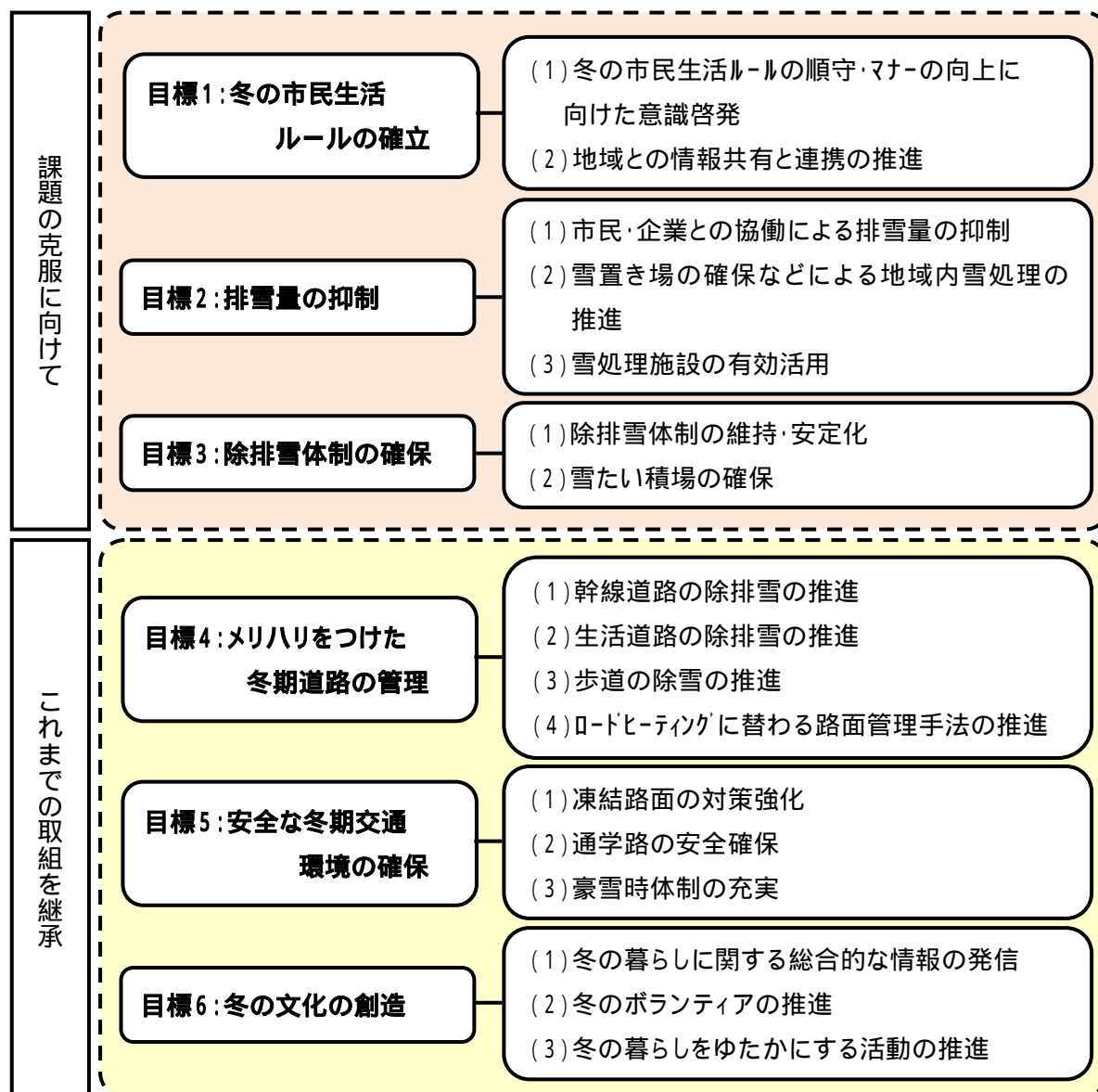
(6) 重点的・効率的な除排雪の実施

世界でも稀な多雪大都市である札幌市にとって、除排雪は冬季の安全・安心な市民生活を確保するとともに、円滑な都市交通を支えるための重要な施策です。

しかし、長引く不況や少子高齢化の進展など社会経済情勢の影響から、除排雪事業を取り巻く環境は厳しさを増しています。

そこで、今後は、交差点排雪箇所を増やす、バスレーンや狭小バス路線の排雪を強化する、凍結防止剤の夕方散布を推進するなど、これまでの取り組みを継承する中で、事業の効率化とメリハリをつけた事業展開を行っていくとともに、課題の克服に向けて、市民・企業との協働による取り組みを推進することなどにより、引き続き冬季の円滑な交通を確保していく必要があります。

[札幌市冬のみちづくりプラン(平成 21 年 11 月策定)]

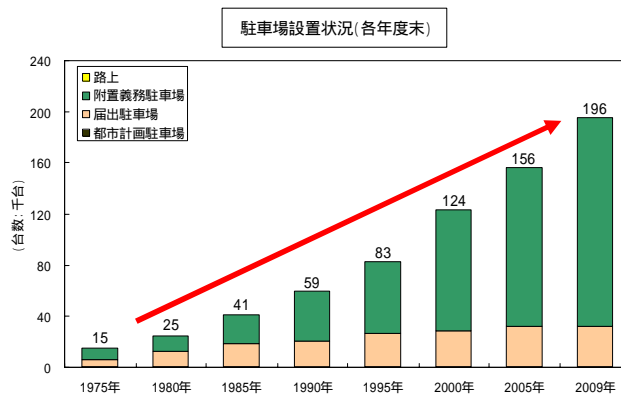


4-2-6 駐車場

(1) 札幌市における駐車場の取り組み状況

駐車場

札幌市では、増加する自動車の駐車需要に対応し、自動車交通が著しく輻輳する地区での円滑な道路交通を確保するため、昭和 40 年度に都市計画法および駐車場法に基づき駐車場整備地区を定めるとともに、新築建物への駐車場附置を義務付ける（附置義務条例）など駐車場の供給を進めてきており、その結果、駐車場の整備は着実に進んできています。

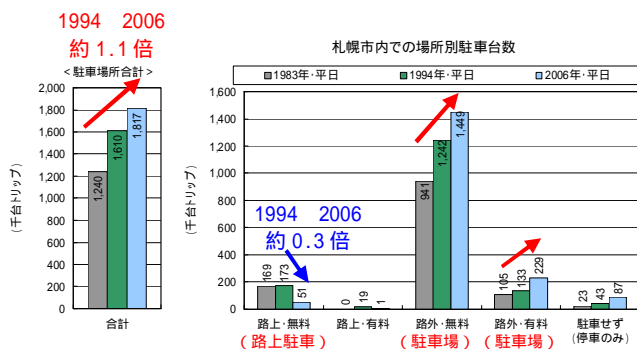


資料：札幌の都市交通データブック 2010

図 4-25 駐車場の整備台数の推移 (札幌市内)

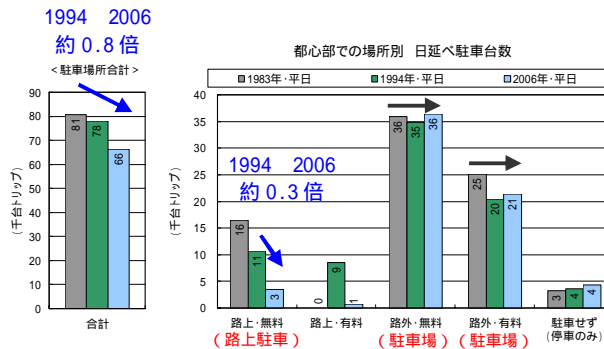
第 4 回道央都市圏パーソントリップ調査（平成 18 年度）によると、札幌市内の駐車台数は、増加傾向にあるが、都心部の駐車台数は、減少傾向にあります。場所別の駐車台数を見ると、札幌市内では、駐車場利用台数が増加している一方で、都心部では、駐車場利用台数は横ばいとなっています。また、札幌市内・都心部ともに、路上駐車は減少しています。

平成 22 年度に行われた駐車実態調査によると、都心部の各時間貸し駐車場のピーク時(平日 1 日の中で駐車台数が最も多い 1 時間)の在車率(駐車台数 ÷ 駐車容量)は、平均で 55% となり、駐車容量に余裕があります。これらのことから、札幌市内においては、概ね一般車両の駐車場は充足しており、都心部については、余裕が生じている状況となっていると言えます。



資料：道央都市圏パーソントリップ調査

図 4-26 場所別 延べ駐車台数の推移 (札幌市内全体)



資料：道央都市圏パーソントリップ調査

図 4-27 場所別 延べ駐車台数の推移 (都心部)

荷さばき駐車場

荷さばき車両の駐車対策としては、平成 12 年度に策定しました「札幌市駐車施設計画」を受け、平成 13 年度に、荷さばき駐車場の附置義務を追加しています。

また、周辺交通への影響を軽減するため、交通量の少ない路上などを活用した荷さばきのルール化や民間事業者による路外荷さばき施設からの台車による個別輸送などの取り組みが行われています。

( 附置義務荷さばき駐車場：平成 22 年 3 月 31 日時点で約 200 台 )

表 4-2 「札幌市の駐車を取り巻く法制度の変遷」と「駐車場附置を義務付けている新築建物（現在）」

札幌市の駐車を取り巻く法制度の変遷		
昭和 40 年度 ( 1965 年度 )	附置義務条例制定 駐車場整備地区 ( 当初 ) の指定：約 200ha ( 都心部 )	
平成元年度 ( 1989 年度 )	駐車場整備地区 ( 現在 ) の拡大：約 383ha ( 当初の駐車場整備地区の周辺を追加 )	
平成 5 年度 ( 1993 年度 )	附置義務条例改正「対象建物や単位面積当たりの駐車台数を拡大」	
平成 13 年度 ( 2001 年度 )	附置義務条例改正「荷さばき駐車場の附置義務を追加」	
駐車場附置を義務付けている新築建物（現在）		
地区	駐車施設の附置義務	荷さばき駐車施設の附置義務
『駐車場整備地区』 『商業地域』 『近隣商業地域』	< 特定用途 > 床面積が 1,500 m <sup>2</sup> を超える建築物 < 非特定用途 > 床面積が 2,000 m <sup>2</sup> を超える建築物	< 特定用途 > 床面積が 2,000 m <sup>2</sup> を超える建築物 ( 駐車場整備地区にのみ適用 )
『周辺地区又は自動車 ふくそう地区』	< 特定用途 > 床面積が 2,000 m <sup>2</sup> を超える建築物	



図 4-28 駐車場整備地区  
駐車場整備地区  
都心部 ( パーソントリップ調査 )

(2) 札幌市における駐車場施策の方向性

駐車場の課題と施策の方向性

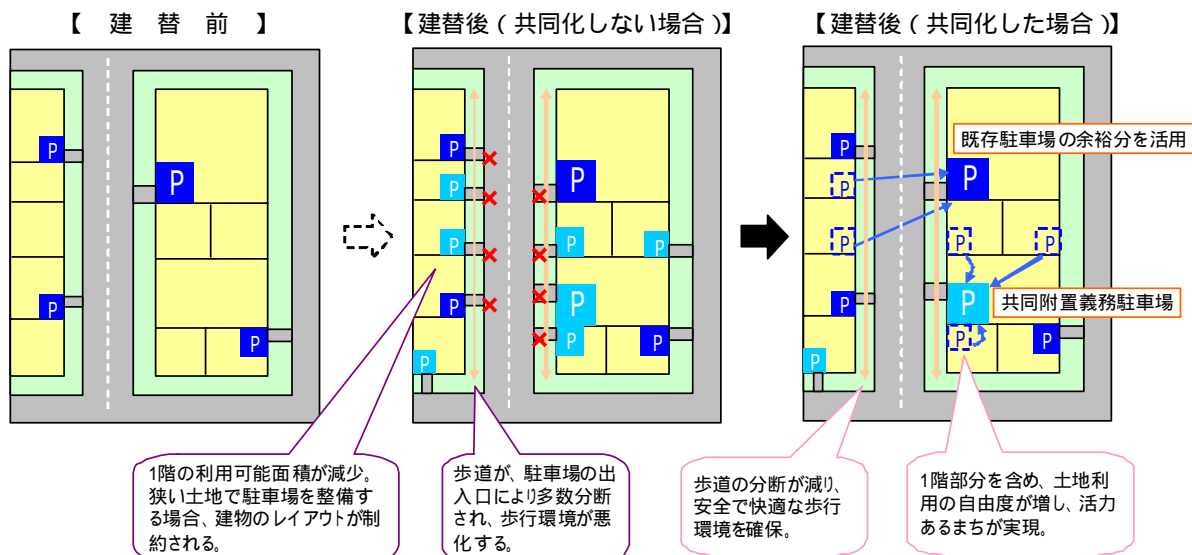
駐車場は、市民の利便性や経済活動を支える上で欠かすことの出来ない施設であり、増加する駐車需要に対して着実に整備が進んできました。その結果、現在、札幌市内において一般車両の駐車場は概ね充足しており、なかでも、都心部については余裕が生じていることが、近年の駐車場利用実態調査により判明しています。

一方、まちづくりの視点から見ると、「駐車場を整備することが、建物レイアウトを制約する」「建物ごとに駐車場の出入口があることが、歩道を分断する」などが課題となっています。都心部における再開発等のまちづくりにおいては、「土地や空間の有効活用」「快適な歩行環境の創出」「良好な都市景観」などが求められており、駐車場施策からの支援についても期待されています。

このような状況の中、今後の都心部における駐車場施策は、公共交通機関の利用を促進する取り組みと連携を図るなど、公共交通と自動車利用のバランスを考えながら、必要な駐車機能を、駐車場の共同化や既存駐車場の有効活用など、工夫して確保することにより、まちづくりの支障となることの無いように進めていく必要があります。

附置義務駐車場を工夫して確保する取り組みのイメージ

附置義務駐車場を建物毎に整備するのではなく、他の附置義務駐車場との共同化や既存駐車場の余裕分を活用することにより、土地や空間の有効利用が図られるとともに、駐車場の出入口が集約でき、快適な歩行空間の形成につなげることができます。



荷さばき駐車場の課題と施策の方向性

平成 13 年度に荷さばき駐車場の附置義務を課してから 10 年ほどが経過し、都心部では、約 200 台の附置義務荷さばき駐車場が整備されましたが、多くの建物でまだ荷さばき駐車場は確保されていません。

このため、今後も附置義務条例などによる路外施設を増やしていくことを基本としつつ、効果が出るまでには時間がかかるため、それまでの間、路上での荷さばきのルール化などの効果的な取り組みをあわせて実施していく必要があります。

路上を活用した取り組み事例(中央区南 1 条西 3 丁目:さっぽろシャワー通)

交通量の少ない仲通において、車道の縮小及び歩道の拡幅を行った。この拡幅した歩道を、11 時 30 分から 21 時 30 分は歩道、21 時 30 分から 11 時 30 分は荷さばきスペースとして利用しています。

これにより、快適な歩行空間と荷さばきスペースの両方が確保されています。

【 歩道拡幅後 】



【 荷さばきの様子 】



(3) パークアンドライド駐車場

パークアンドライド駐車場施策の目的

パークアンドライド駐車場は、都心に向かう道路の混雑緩和と、公共交通機関の利用促進を目的に、自動車から地下鉄等への乗継施設として郊外駅周辺に確保するもので、交通需要マネジメント（TDM）<sup>13</sup>の手法のひとつです。これにより、二酸化炭素排出量の削減など環境面での効果も期待できます。

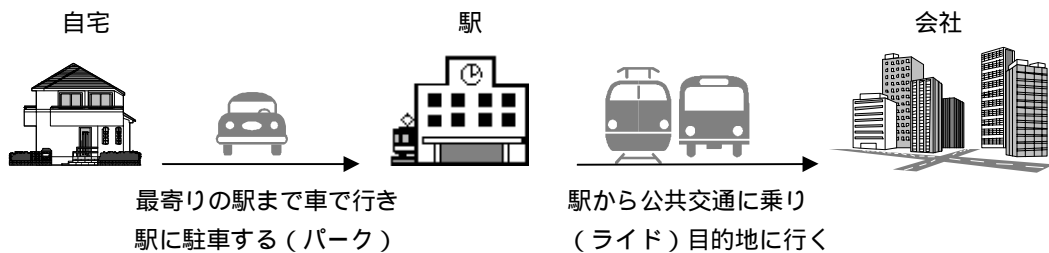


図 4-29 パークアンドライドのイメージ

パークアンドライド駐車場整備の状況

札幌市では、利用されていない市有地や民間商業施設の駐車場の活用等により、地下鉄・JR15 駅に、28 箇所 3,112 台（平成 22 年 10 月現在）のパークアンドライド駐車場を確保しています。

これらについては、通勤・通学等を対象とした、月極め形式での運用のほか、一部の駐車場において、短時間の業務・私用等に対応した、時間貸しでの運用も行っています。

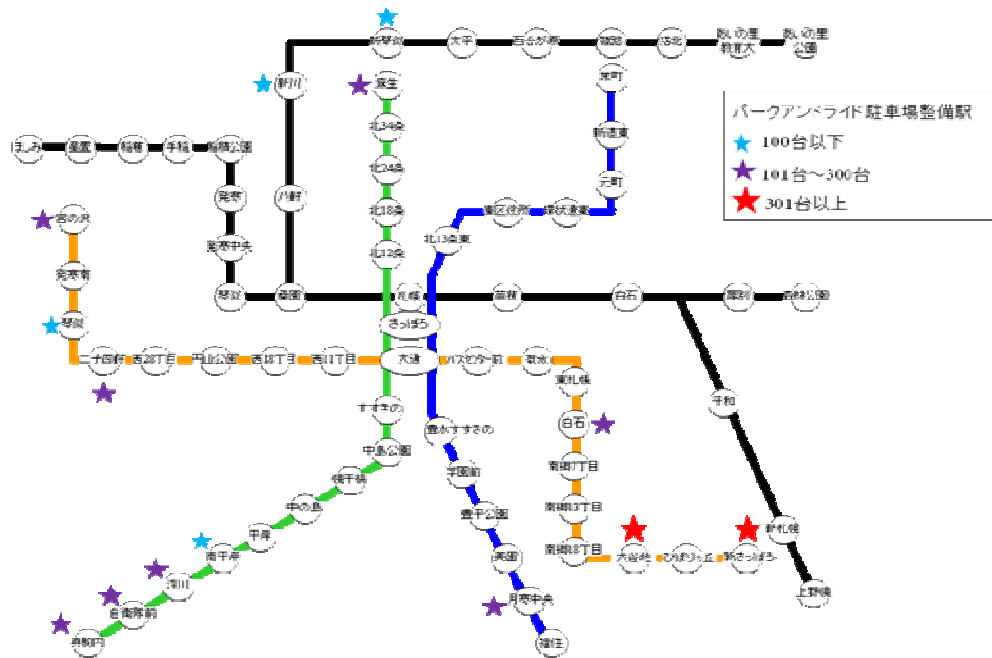


図 4-30 パークアンドライド駐車場の整備

<sup>13</sup>「交通需要マネジメント（TDM）」とは、自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促して、交通需要の調整を行うことにより、道路交通混雑を緩和していく取組み。



パークアンドライド駐車場利用の状況

平成 22 年 10 月現在の利用状況については、全体の収容台数 3,112 台に対し、パークアンドライド契約(月極)台数は 1,461 台であり、全体の収容台数に占める割合は 46.9% となっています。

また、平成 20 年度に実施したパークアンドライド駐車場利用者へのアンケート調査によると、通勤のための利用が 96.6% となっています。

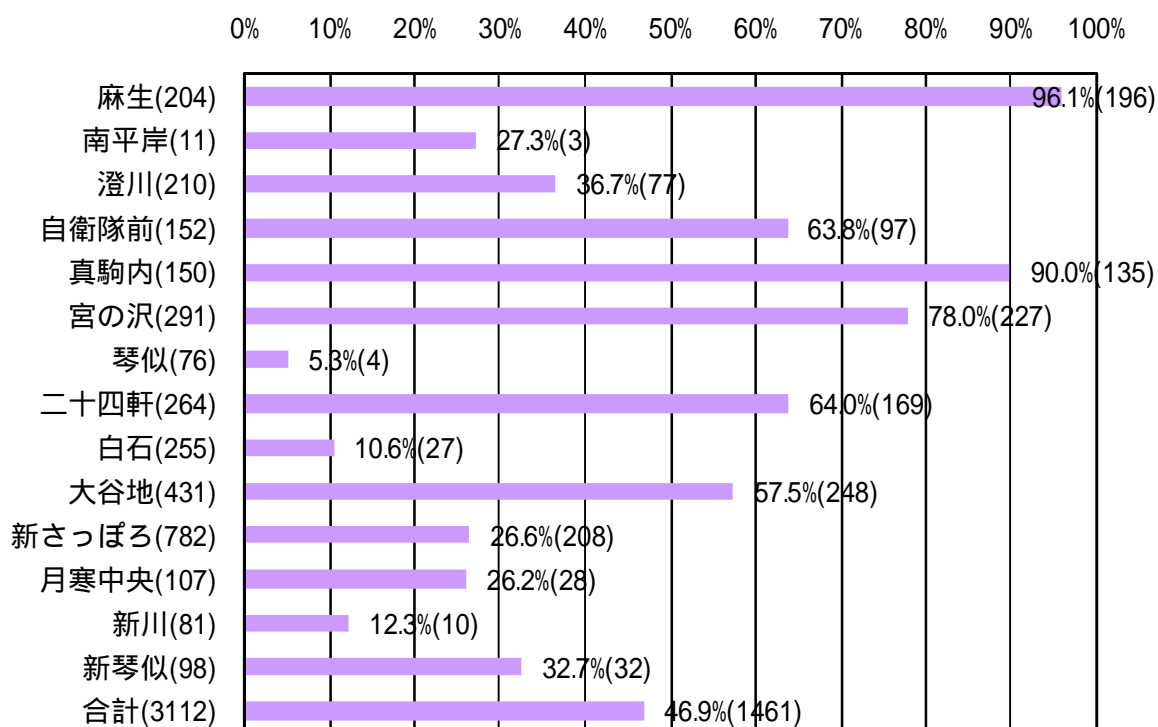
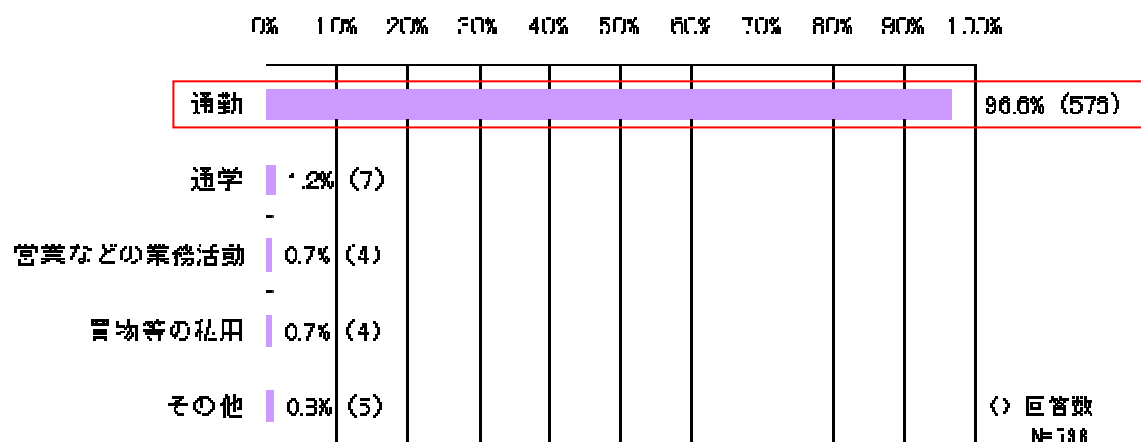


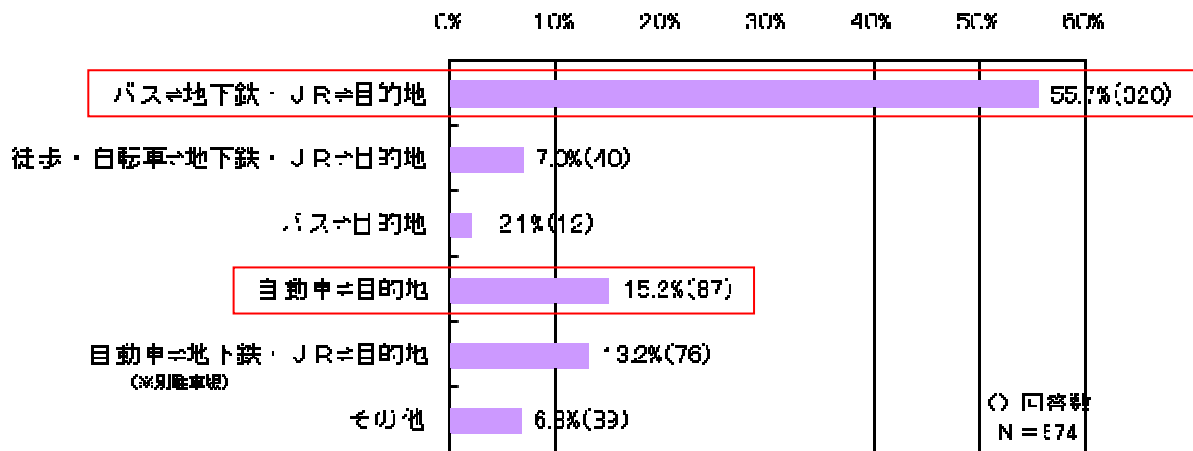
図 4-31 収容台数に占めるパークアンドライド契約(月極)台数の割合(平成 22 年 10 月)



(平成 20 年度 乗継施設利用実態調査)

図 4-32 パークアンドライド駐車場の利用目的

一方、パークアンドライド駐車場を利用する前の交通手段は、「駅までバスを利用」が 55.7%、次に「目的地まで自動車」が 15.2%であり、バスからの転換が多い結果となっています。



(平成 20 年度 乗継施設利用実態調査)

図 4-33 パークアンドライド駐車場を利用する前の交通手段

#### パークアンドライド駐車場の今後の方向性

パークアンドライド駐車場の利用状況等を踏まえ、「都心に向かう道路の混雑緩和」「公共交通機関の利用促進」に対する効果や影響を検証するとともに、これからの施策のあり方や役割について、他の交通モードと連携しながら検討をしていく必要があります。

## 4-2-7 徒歩

## (1) 歩道バリアフリー化

札幌市において、高齢者率は年々上昇を続け、平成 42 年には、市民の 3 人に 1 人が 65 歳以上の高齢者となるものと推計されており、その対策は急務となっています。また、障がい者が障がいを持たない人と同じように、自分の意志で考え、決定し、社会のあらゆる活動に参加できる共生社会の実現（ノーマライゼーション<sup>14</sup>）も求められています。

このことから、今後は「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方に基づき、身体的状況、年齢、国籍などを問わず、可能な限り全ての人が、人格と個性を尊重され、自由に社会に参画し、いきいきと安全で豊かに暮らせるよう、生活環境や連続した移動環境をハード・ソフトの両面から継続して整備・改善していくことが必要となっています。

こうした中、平成 18 年に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）が施行され、この法律に基づき、平成 21 年 3 月に「新・札幌市バリアフリー基本構想」を策定し、53 地区が重点整備地区<sup>15</sup>として設定されました。

この基本構想では、駅などの旅客施設、建築物、道路、車両、信号機等の施設のバリアフリー化を重点的、一体的、継続的に進めるための取り組みが記されており、そのうち、歩道については、対象となる地区の中で、連続してバリアフリー化された歩行者ネットワークを形成し、その地区を利用する人が安全で快適に目的地まで到達できるようにすることを基本方針としています。

今後については、歩道バリアフリー化整備を積極的、効率的に促進するため、基本構想で定める優先度が高い地区の主要な歩道から重点的に整備を行うとともに、年間を通じて適切な維持管理を実施していきます。

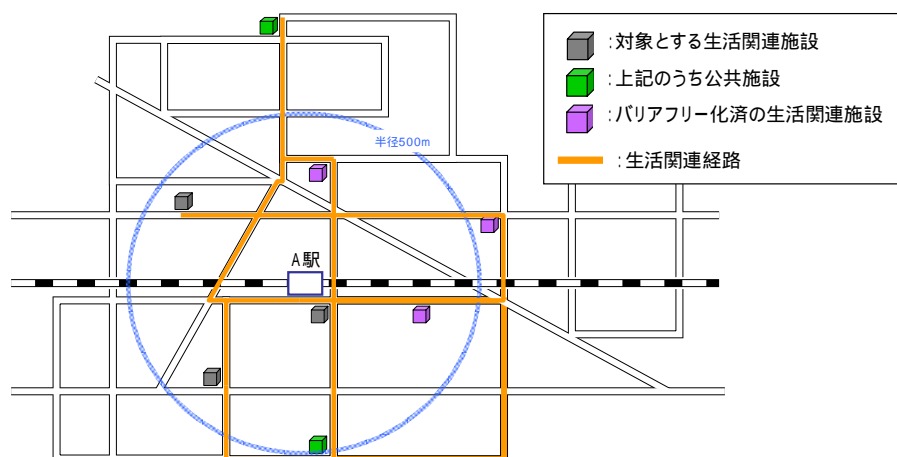


図 4-34 生活関連経路<sup>16</sup>のイメージ図

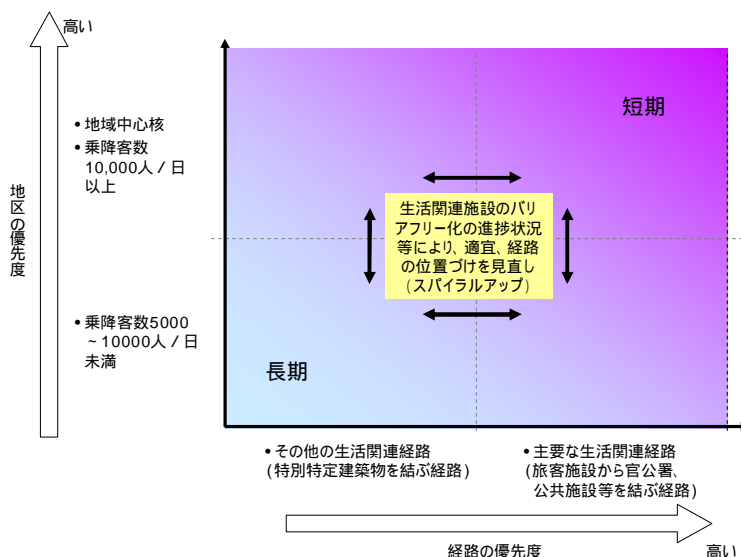
<sup>14</sup> 1960 年代に北欧諸国から始まった社会福祉をめぐる社会理念の一つ。障害者と健常者とは、お互いが特別に区別されることなく、社会生活を共にするのが正常なことであり、本来の望ましい姿であるとする考え方。

<sup>15</sup> バリアフリー化に関する事業を重点的、一体的に実施することを目指すために、地域の核となる拠点や乗降客数 5,000 人/日以上 JR・地下鉄駅を中心とした地区。

<sup>16</sup> 生活関連施設（高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設）相互間の経路。

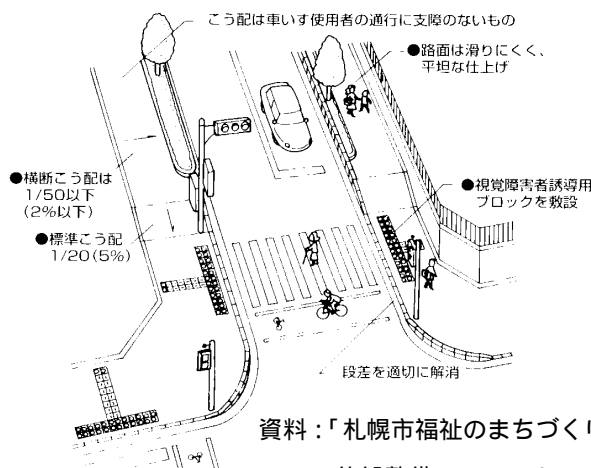
表 4-3 歩道バリアフリー化の整備内容

優先度	整備項目	整備内容
優先的に整備する項目	段差・勾配	段差の解消や、勾配の改善
	舗装	舗装面や目地についての改善
	視覚障がい者誘導用ブロック	わかりやすい適切な配置
	その他道路付帯施設	雨水ますなど道路付帯施設について、歩行の支障とならないよう移設、改善
	除雪	歩道除雪やつるつる路面对策の実施
	違法駐車対策	歩道除雪や歩行の支障となる違法駐車への指導、啓発
	違法駐輪対策	歩行の支障となる違法駐輪に対する指導、及びマナーの啓発、撤去、必要に応じた駐輪場の整備
段階的に整備する項目	案内標識	設置場所や案内内容などの検討
	照明	照度が低い場所について設置を検討
	休憩施設	ベンチ等を必要に応じて設置する方向で検討



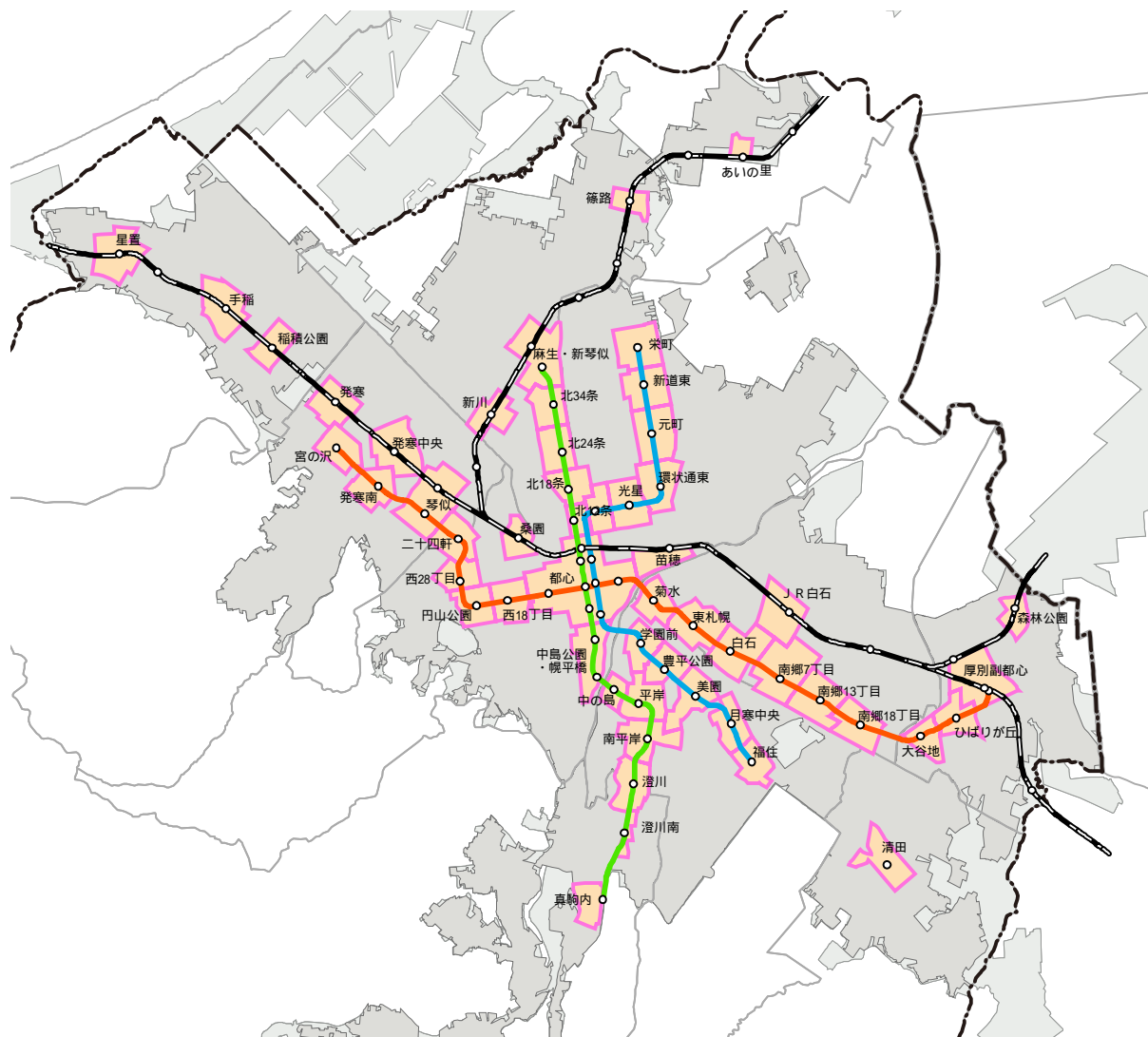
資料：新・札幌市バリアフリー基本構想（平成 20 年度）

図 4-35 整備優先度のイメージ



資料：「札幌市福祉のまちづくり条例  
施設整備マニュアル」

図 4-36 交差点整備のイメージ図



資料：新・札幌市バリアフリー基本構想（平成20年度）

図4-37 バリアフリー重点整備地区（53地区）



歩道バリアフリー化整備のイメージ

(2) 地下空間

積雪寒冷地である札幌の都心部では、新たな活動や交流を生み出し都心全体のまちづくりを先導する交流拠点間を地上・地下の多様性に富んだ空間によってネットワーク化することで、人々の安全で快適な回遊を支え、にぎわいある街並みを実現していくことが求められています。

札幌駅周辺地区では、昭和 27 年に札幌駅南口広場に地下街が完成したことを始めとし、昭和 53 年には札幌駅バスターミナルの開業とともに新たな地下街が整備され、平成 10 年には札幌駅北口地下歩道、平成 11 年には札幌駅南口の再開発に伴い地下街を統合し“アピア”が誕生するなど、まちづくりの進展にあわせて地下歩行空間ネットワークの拡充が図られてきました。

大通・すすきの地区では、昭和 46 年に地下鉄南北線の整備にあわせて地下街ポールタウンやオーロラタウンが、さらには地下鉄東西線、東豊線のコンコースが整備されており、特に地下鉄大通駅とすすきの駅を結ぶポールタウンは、1 日あたり約 6.8 万人（平日・平成 23 年 7 月現在）の人々が往来しており、札幌都心部の基軸となっています。

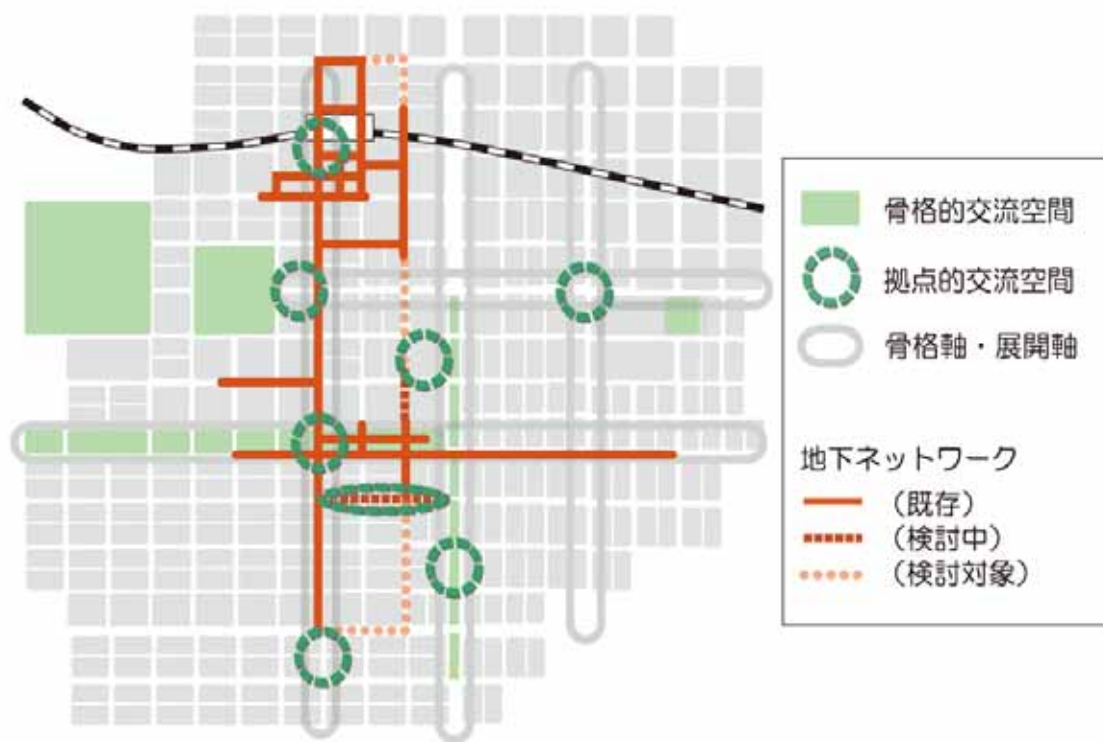
平成 23 年 3 月には、両地区を結ぶ札幌駅前通地下歩行空間が開通し、季節や天候に左右されず、誰もが安全・快適に移動できるバリアフリーな歩行空間が完成したことで、両地区間の利便性が格段に向上し、沿道ビルの建て替えが促進されるなど、都心のまちづくりに大きな効果をもたらしています。

また、この地下歩行空間は、地下歩道の機能に加えて、両側に賑わいの空間を備えており、沿道ビルとの地下接続空間とあわせて、人々が憩い楽しめる広場としても大いに活用されています。近年では、地下鉄コンコースでコンサートや「500m美術館」が開催されるなど、既存スペースを多様な活動に有効活用していく取組みも活発化しています。

このように、地下歩行空間ネットワークは、それぞれ位置づけや管理者が異なるなかで、まちづくりの機運を捉えながら拡充されてきたものであり、今後も、既存地下空間の活用や、民間開発と一体となって地下広場空間の拡充を図ることで、回遊ネットワークを強化し、非常に価値の高い空間として有効活用を図り、地上・地下が一体となったにぎわいを創出していくことが必要です。



札幌駅前通地下歩行空間



資料 さっぽろ都心まちづくり戦略（平成22年度）

図4-38 交流空間と地下空間のネットワーク

4-2-8 自転車

(1) 自転車利用の現状と環境整備の考え方

自転車は、利便性や経済性に優れ、健康的で環境にやさしいことから、通勤・通学や買い物をはじめ、様々な目的で利用されています。

第 4 回道央都市圏パーソントリップ調査（平成 18 年度）によると、市内全域では自転車の利用者数はわずかに減少していますが、都心部や駅周辺の地区では自転車利用者が増加しており、都心部では目的地への単独利用、JR・地下鉄の駅周辺では鉄道への乗り継ぎ利用が多い状況となっています。

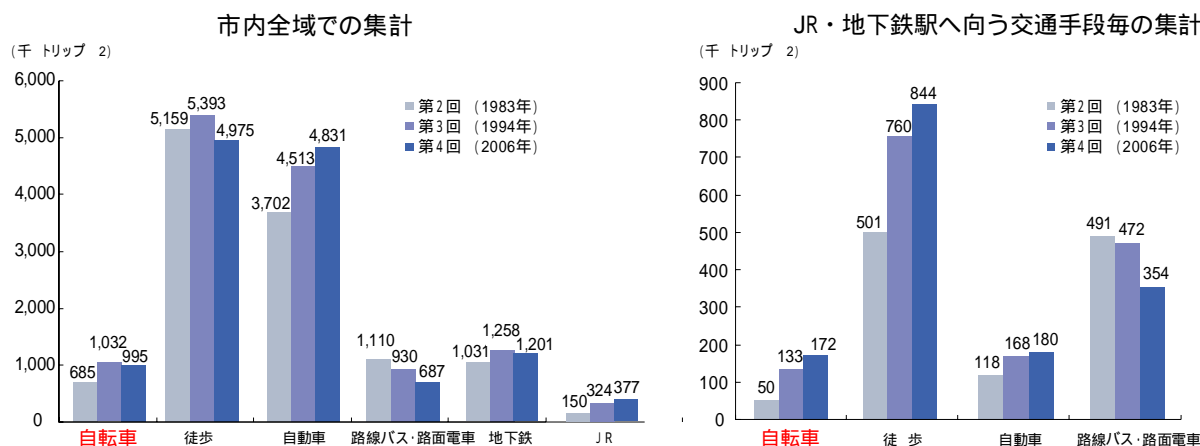
一方で、自転車利用者は冬期間において、その約 9 割が自転車を利用せず、別手段で移動しているといった、積雪寒冷地特有の利用実態も明らかとなっています。

今後、自動車に依存した生活から、目的に応じて公共交通機関・自転車・徒歩などの多様な交通手段を使い分ける生活の普及が求められる中で、自転車利用は、季節的な制約はあるものの、自動車の短距離利用にとってかわる可能性を秘め、健康増進、環境貢献といった効用も期待されています。

また、鉄道やバスなどの公共交通が、特定の場所を結ぶ線的な交通手段であるのに対して、自転車は、自由な方向への移動を可能にする面的な交通手段であり、公共交通や徒歩といった手段と連携しあうことができれば、人の移動性を格段に向上させる可能性があります。

このような特性を持つ自転車は、これからの札幌市のまちづくりにおいて、欠くことができない交通手段であるといえることから、公共交通機関を相互補完する移動手段の一つと位置づけ、走行環境・駐輪環境の整備に加え、効果的にルール・マナーの周知・啓発を図り、安全な利用環境を実現していくことが重要となります。

今後については、平成 23 年 5 月に策定した「札幌市自転車利用総合計画」に基づき、平成 23 年度末にはアクションプログラムを策定し、施策を実施していく予定です。



資料：道央都市圏パーソントリップ調査

図 4-39 札幌市で使われる交通手段の推移 (右のグラフにはJR・地下鉄は含まれていない)



## (2) 走行環境

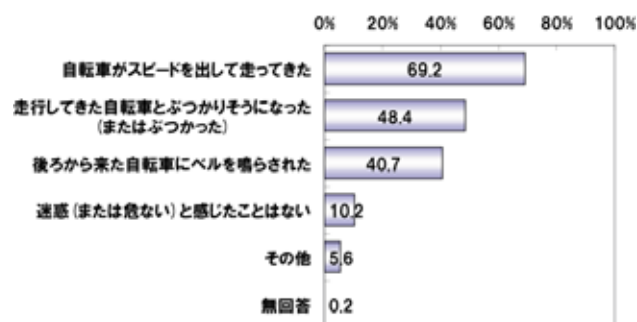
道路交通法では、自転車は原則として車道の左側を走ることとされていますが、スピードの速い自動車や大型車の接近に危険を感じることや、駐停車車両によりスムーズに走れないなど、自転車利用者がルールどおりに安心して車道を走ることができない状況となっており、実態として多くの自転車利用者は歩道を走行しています。

そのような中、ルール・マナーの欠如、走行空間が明確でないことなどが要因で、本来徐行すべき歩道上を日常的に自転車が走行している状況となっており、歩行者と自転車の接触事故が増加するなど、歩道環境の悪化を招いています。

今後は、歩道環境の改善を目的とし、歩行者・自転車・自動車それぞれが安全・安心に道路を利用できるよう自転車の走行空間を明確にするなど、交通特性や地域特性などを考慮した上で、都心部や駅周辺から自転車走行空間の確保に向けた取り組みを進めていくとともに、利用者に対してルール・マナーの周知・啓発を図っていくことが必要です。



歩行者と自転車が交錯する歩道



出典：2007年札幌市市政世論調査  
札幌市在住20歳以上の1,253人対象（複数回答）

図4-40 歩道歩行中に自転車を迷惑（又は危険）と感じた経験

## (3) 駐輪環境

札幌市では主に地下鉄やJRへの乗継需要に対応するため、駐輪場の整備を進めており、現在までに約48,000台の施設容量を確保してきたところです。併せて、駐輪需要を発生させる建築物における駐輪場整備を促進するため、平成14年度に附置義務条例を施行し、主に小売店舗からなる商業施設などでその整備が進められています。

また、札幌市では、自転車の放置により都市環境が著しく阻害又はそのおそれがあると認められる場所を「自転車等放置禁止区域」として指定し、現在、地下鉄やJRの18駅周辺を放置禁止区域として指定し、さらに札幌駅周辺では、自転車利用者に適正な受益者負担を求めため有料化を実施しています。

しかしながら、現在、駅周辺での駐輪需要は約60,000台に達しているにもかかわらず、駅周辺が既に高度利用されていることや用地取得費・整備費が高額になるなどの要因で駐輪場の整備が需要に追いついていない状況にあります。附置義務条例による駐輪場については、新築・更新される建物のみが対象となることから、急速に整備が進まない状況にあることや適用建築物以外にも自転車の需要を発生させているものがあるなど、十分に需要に対応しきれていない一面もあります。

駐輪場の容量が不足していること以外にも、自転車利用者の意識として、有料地区で駐輪料金を負担したくない、駐輪場が目的地から離れているなどの理由から、結果的に歩道上など施設外に駐輪され、歩道環境や景観の悪化を招いています。

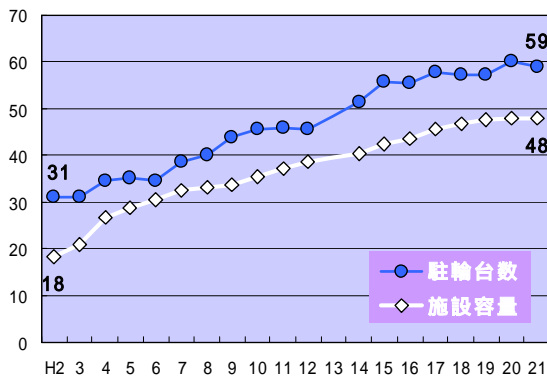
今後は、歩道環境の改善を目的とし、利用目的や地域特性などを考慮した上で、行政・市民・事業者がそれぞれの役割を踏まえながら、総合的な駐輪対策を推進していくことが必要です。

表 4-4 自転車駐輪場附置義務制度の概要

自転車駐輪場附置を義務付けている新築建物		
地区	適用建築物	設置台数
『駐車場整備地区』	< 小売店舗 > 床面積が 2,900 m <sup>2</sup> を超える建築物	< 小売店舗 > 145 m <sup>2</sup> につき 1 台
	< 銀行等 > 床面積が 1,400 m <sup>2</sup> を超える建築物	< 銀行等 > 70 m <sup>2</sup> につき 1 台
『商業地域』 『近隣商業地域』 ( 駐車場整備地区以外 )	< 小売店舗 > 床面積が 900 m <sup>2</sup> を超える建築物	< 小売店舗 > 45 m <sup>2</sup> につき 1 台
	< 遊技場等 ( ぱちんこ屋除く ) > 床面積が 2,800 m <sup>2</sup> を超える建築物	< 遊技場等 ( ぱちんこ屋除く ) > 140 m <sup>2</sup> につき 1 台
	< ぱちんこ屋 >	< ぱちんこ屋 >
	床面積が 600 m <sup>2</sup> を超える建築物	30 m <sup>2</sup> につき 1 台



歩行の妨げとなる迷惑駐輪



資料：札幌の都市交通データブック 2010

図 4-41 JR・地下鉄駅周辺の駐輪台数と施設の容量

4-2-9 北海道新幹線

(1) 北海道新幹線（新青森～札幌）駅・ルートと北海道新幹線建設計画等

北海道新幹線は、国の新幹線整備計画に位置づけられており、2015 年度の開業を目指し、新函館までの整備が進められています。札幌までの延伸について、早期の着工が実現するよう取り組んでいきます。

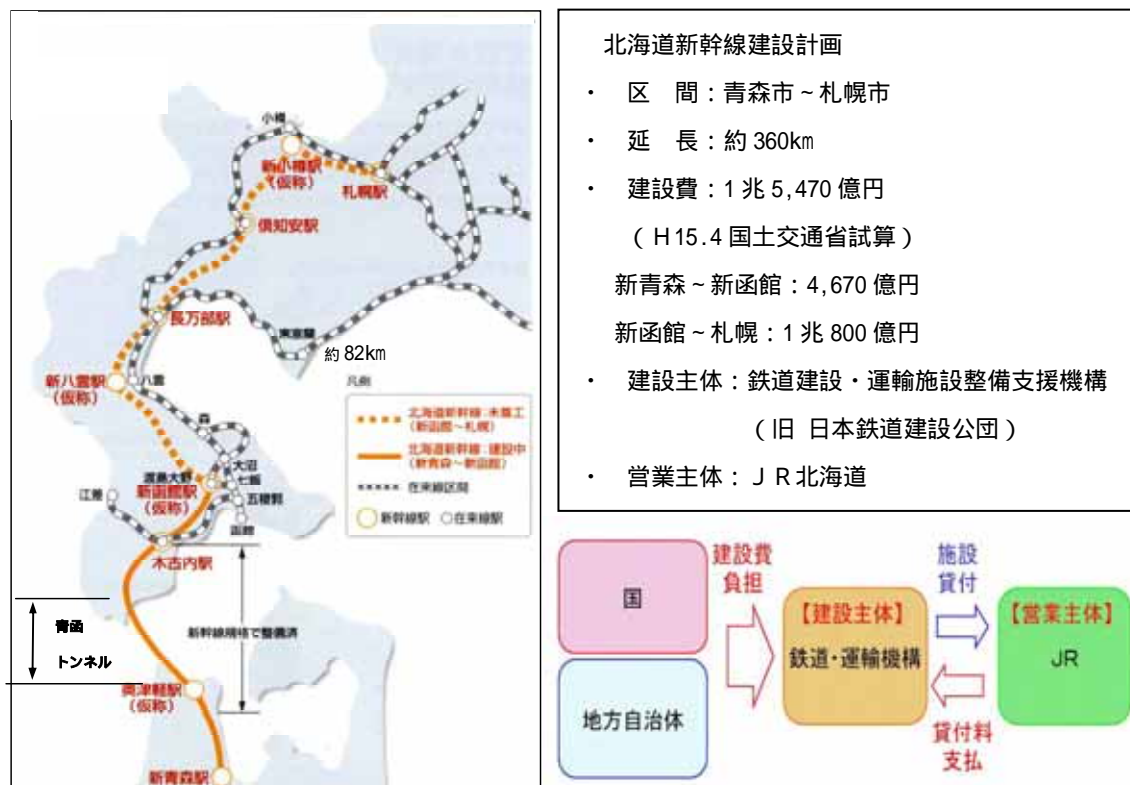


図 4-42 北海道新幹線（新青森・札幌）駅・ルート図

表 4-5 これまでの経緯

昭和 45 年 5 月	・「全国新幹線鉄道整備法」成立
昭和 48 年 11 月	・北海道新幹線を含む整備 5 路線が決定
↓	昭和 57 年 9 月 整備計画の当面凍結（閣議決定） 昭和 62 年 1 月 整備計画の凍結解除（閣議決定） 昭和 62 年 4 月 国鉄分割民営化 昭和 63 年 3 月 青函トンネル（海峡線）開業
平成 10 年 1 月	・駅・ルート公表、環境影響評価の着手に着手
平成 14 年 1 月	・環境影響評価の着手終了 ・新青森・札幌間の工事実施計画の認可申請
平成 16 年 12 月	・政府与党申合せにより新青森・新函館間の着工が決定
平成 17 年 4 月	・新青森・新函館間の工事実施計画の変更認可申請 ・同計画の認可
平成 17 年 5 月	・建設工事起工式

(2) 北海道新幹線札幌延伸の効果

各都市への所要時間

区 間		新幹線	航空機
札幌駅から	新函館	約 50 分	約 2 時間 30 分
	新青森	約 1 時間 20 分	約 3 時間 00 分
	盛 岡	約 2 時間 00 分	約 3 時間 10 分
	仙 台	約 2 時間 50 分	約 3 時間 20 分

資料：H19 北海道経済連合会調べ  
新青森 - 札幌間の最高速度を 300km/h と想定

道内外との交流人口の増加

北海道新幹線の開業により、特に時間短縮効果が大きい北海道と東北地方との交流量は、230 万人から 350 万人 に増加すると想定され、身近になった東北との新しい経済・文化交流が創出されます。

経済効果

新たに生じる交流により、北海道・東北エリアに毎年 1,436 億円の経済効果と 1 万人超の雇用創出をもたらすと想定されています。これは、函館開業による効果の 12 倍におよびます。



図 4-43 経済波及効果

高い定時性

現状では、道外との移動手段は航空機に大きく依存しており、悪天候による遅延、欠航の発生リスクが高くなる冬季の札幌市における国際会議の月平均開催件数は、夏季と比較して1/4（H20実績）に激減します。

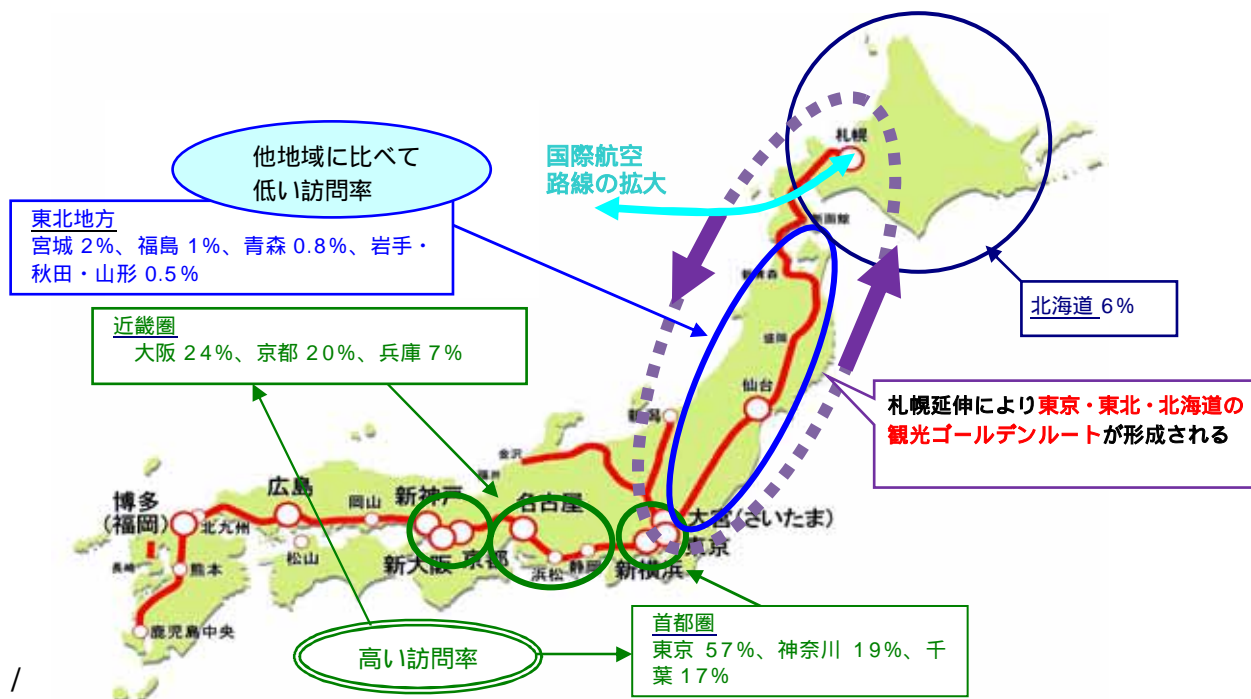
また、金曜夕方や夏休み期間、年末、イベント開催時は航空機が満席となることも多く、高速交通手段の多様化が必要とされています。

新幹線は、北海道と同様な積雪寒冷地である東北や上信越地方においても様々な積雪及び寒冷地対策により安定的な運行が確保されており、安定的な輸送手段です。

外国人旅行客の増加

北海道への外国人観光客は、アジア諸国を中心に増加傾向にあり、日本のインバウンド観光に大きく貢献することが期待されています。外国人観光客に圧倒的な知名度を誇る北海道が、東北と一体となって、政府が進めているヴィジット・ジャパン・キャンペーンの目標達成に向けて外国人旅行者誘致を牽引します。

インバウンド観光：海外から日本を訪れる観光



資料：JNTO 訪日外客訪問地調査 2006-2007

図 4-44 訪日外国人の都道府県別訪問率

4-2-10 航空（丘珠空港）

(1) 丘珠空港の果たす役割

広域で分散型の地域構造をもつ北海道において、企業の活動拠点や高度医療機関など高次都市機能が集積する札幌と地方主要都市を高速移動手段である飛行機で結ぶ丘珠空港は、札幌市はもとより北海道全体にとって重要な空港です。

平成 22 年 3 月、北海道の航空ネットワーク形成の考え方や各空港のめざす姿とその実現に向けた方策を明らかにするために北海道により策定された「道内空港活性化ビジョン」においても、新千歳空港との役割分担を踏まえながら、道央圏と道内各地の交流を支える道内航空ネットワークの中核を担う空港として位置付けられています。

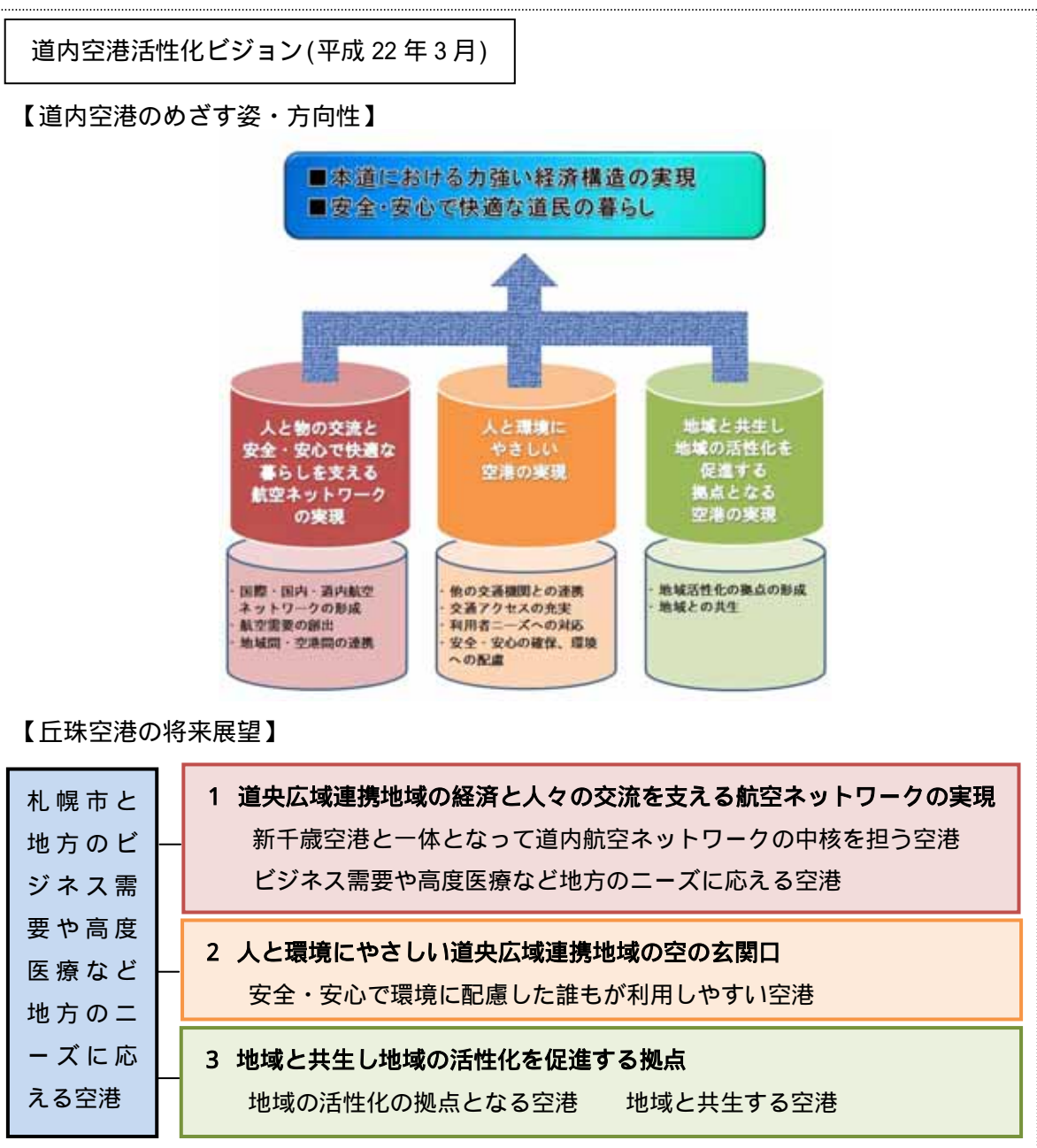


図 4-45 道内空港活性化ビジョン

(2) 丘珠空港の現状

平成 22 年 7 月 1 日よりエア・ニッポンネットワーク(A-net)が丘珠空港発着路線(5 路線)を新千歳空港へ移転し、丘珠空港の就航路線は北海道エアシステム(HAC)の 2 路線のみとなりましたが、平成 23 年 6 月 1 日より、新千歳空港発着の HAC 路線が丘珠空港に集約され、4 路線(函館・釧路・女満別・利尻(平成 23 年 10 月運航開始))が運航されることとなりました。また、都心部に近接していることから、丘珠空港はビジネス利用が圧倒的で観光利用は少ないという特性があります。



図 4-46 丘珠空港集約後の H A C 路線

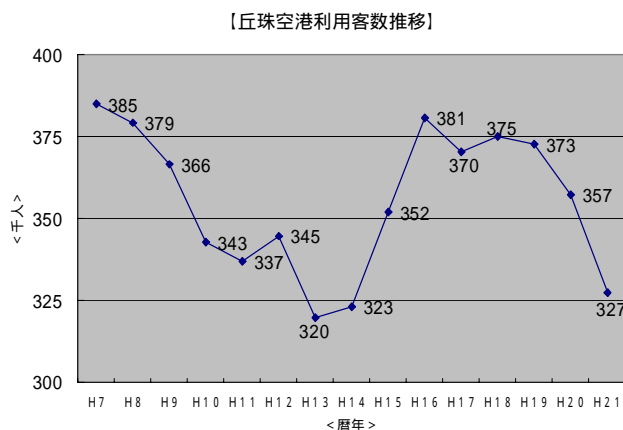
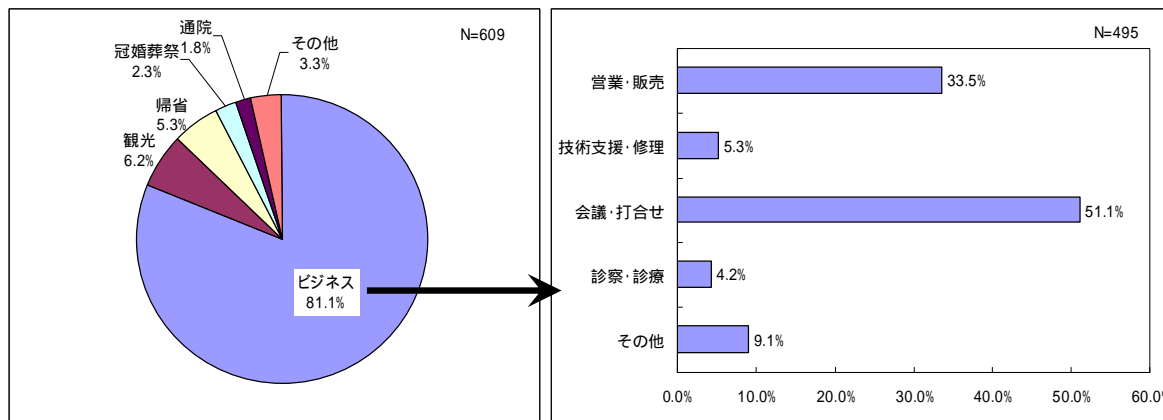


図 4-47 丘珠空港利用客数推移



資料：航空ネットワークに関する調査事業(平成 22 年度北海道)

図 4-48 丘珠空港利用目的

(3) 丘珠空港の将来展望

丘珠空港の道内航空ネットワークの拠点としての機能を維持・強化していくため、利用者数の拡大や道外空港も含めた新たな路線の就航が望めます。そのためには、現行路線の利用促進や利便性の向上等の取り組みを進めていく必要があります。

4 - 3 各交通モードの総括

4-3-1 総括表

公共交通ネットワーク		
超高齢社会の到来、将来的な人口減少、地球環境問題への対応等を踏まえ、公共交通の役割はますます高まっており、公共交通に対する意識の醸成や、利用者の利便性向上等の質的レベルアップを図ることにより、公共交通を軸とした交通体系を確立します。		
交通モード	現状と課題	基本的な考え方(取組方針)
全般	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 各交通モードにおいて、利用者数は横ばい、または減少傾向</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通を皆で支えるという意識の醸成を図る。</li> </ul>
地下鉄	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者数は平成 7 年度をピークに減少、近年は横ばい傾向</li> <li>● 駅を中心とする地域中心核には、様々な機能が集積しており、歩いて暮せる街の中心となることが求められている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ホームでの転落事故や列車との接触事故を防ぐため、全線にホーム柵を設置する。</li> <li>● IC カード「SAPICA」の利用促進と他交通機関との連携などさらなる利便性向上を図る。</li> <li>● 市民に積極的に利用してもらえよう、さらなる利便性向上や利用促進に取り組む。</li> </ul>
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 昭和 58 年度の市内 13 駅で利用者数 1 日当たり 8 万 1 千人から平成 21 年度には市内 26 駅で 1 日当たり 19 万 4 千人の利用者数へと増加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 1 日当たり 3 千人以上の利用がある駅舎のバリアフリー化や、非電化区間であった JR 札沼線の電化による所要時間の短縮などのサービス向上に取り組む。</li> </ul>
バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バス利用者は、昭和 45 年以降、ほぼ一貫して減少傾向</li> <li>● 市営バス事業は平成 15 年度末をもって事業を廃止</li> <li>● 需要に見合った運行水準への見直しが行えなかったため、札幌市全体では、黒字系統が 50.8%、赤字系統が 49.2%</li> <li>● 乗合バス事業への参入・退出・運賃は原則自由化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者にとっての使いやすさの向上を図るため、「えきバス・ナビ」のリニューアルや機能追加等を行っていく。</li> <li>● 路線バス事業を取り巻く環境の変化を常に注視していく。</li> <li>● 地域の特性に応じた、持続可能な地域公共交通体系を確立し、利便性と効率性を兼ね備えた公共交通ネットワークを構築する。</li> </ul>
路面電車	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中心市街地の活性化を図る魅力的な都心のまちづくりが求められている。</li> <li>● 「まちや市民を元気にする都市の装置」として、延伸により札幌駅、大通、すすきのの 3 地区を結ぶことが求められている。</li> <li>● 人や環境にやさしく、まちづくりに貢献する交通機関として、路面電車の活用が求められている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 創造都市さっぽろ、環境首都・札幌の実現に貢献していく。</li> <li>● 既設線においては、バリアフリー化の実施、道路の拡幅に合わせた景観性の向上など、まちづくりと一体となった取り組みを進める。</li> <li>● 延伸検討地域においては、経営面などの課題解決を図りながら、まずは都心地域への延伸実施を具体的に検討し、その他の地域についてはそれぞれの地域特性に合わせ、各種のまちづくり計画や再開発と連携を図りながら検討を進める。</li> </ul>



交通モード	現状と課題	基本的な考え方(取組方針)
交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 道路・公共交通ネットワークが十分に機能するためには、各交通機関が相互に連携し、スムーズに乗り継げることが不可欠</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 既存施設のバリアフリー化や、老朽化等に伴う効率的かつ計画的な維持・改修を行い、乗継施設等の機能維持を図るとともに、改修時には利用者利便をさらに高めるよう検討する。</li> <li>● IC カードの導入による利便性の向上やバリアフリー化された移動経路の確保とあわせて、「わかりやすさ」「使いやすさ」を重視し、交通機関の連携強化を進める。</li> </ul>

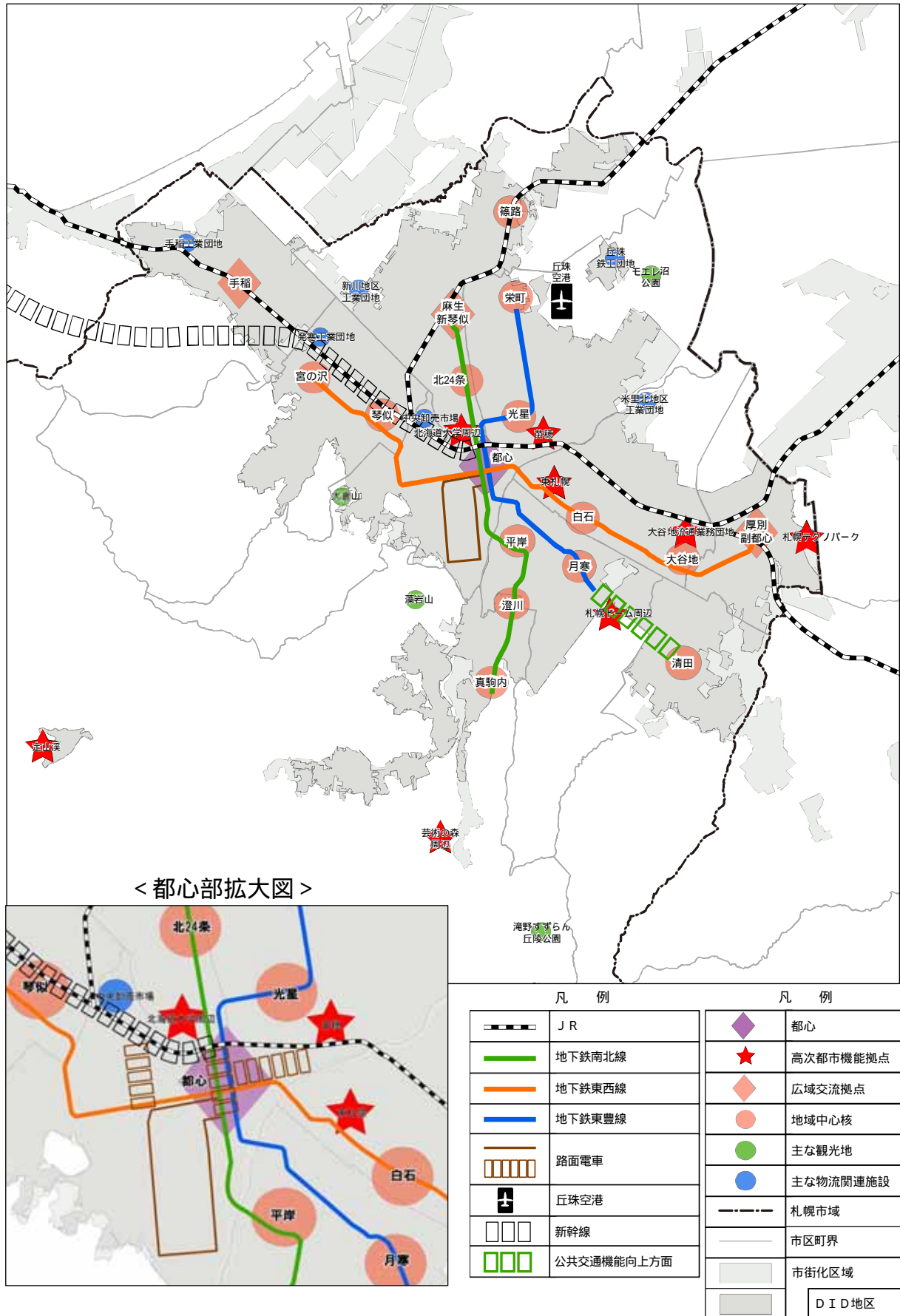
道路ネットワーク		
<p>道路ネットワークは、多中心核都市構造の形成や札幌都市圏の均衡ある発展を支える必要があることから、都心への不必要な自動車流入を極力抑制するとともに、周辺都市や市内の各地域の拠点へ容易に到達でき、それらの拠点相互が有機的に連結するよう構成します。</p>		
交通モード	現状と課題	基本的な考え方(取組方針)
自動車(道路)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 物流・観光交通と、日常の交通が輻輳し、市内幹線道路の交通混雑に拍車をかけている。</li> <li>● 冬期の遅れは社会経済活動の上で大きな課題</li> <li>● 都市計画道路の整備率は政令指定都市の中でも最も高い水準となっているが、現在も交通事故や渋滞対策が必要な箇所が点在する。</li> <li>● 都心における自動車交通量のうち通過交通が全体の 35% を占めており、都心部渋滞の一つの要因となっている。</li> <li>● 近年、高齢者や女性ドライバーの増加に伴い、買い物などで気軽に自動車を利用する傾向が強まっている。</li> <li>● 除雪延長は年々増加傾向にある。</li> <li>● 冬期は交通容量の低下から、移動所要時間が増加する。</li> </ul>	<p>&lt; 骨格道路網 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 骨格道路網『2 高速・3 連携・2 環状・13 放射道路』について既存道路網を活用しながら機能を強化する。</li> <li>● 創成川通(国道 5 号)・豊平川通については、自動車の円滑性向上を重点的に図る道路軸(都心アクセス強化道路軸)に位置づけ、空港・港湾施設や圏域内における拠点間の連携強化を図る。</li> </ul> <p>&lt; 都市計画道路網 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域の交通状況・ニーズに応じて、必要な円滑化対策や道路ネットワークの維持・充実を進める。</li> <li>● 長期未着手の都市計画道路の見直しを行う。</li> </ul> <p>&lt; 都心部の道路網 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 複数交通モードとの道路空間再構築を図るとともに、都心部の道路ネットワークの機能強化による渋滞緩和を図る。</li> </ul> <p>&lt; 自動車依存からの脱却 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 「自動車の過度な利用を控え、公共交通を皆で支える」という意識を醸成するとともに、地球環境にも配慮して適切な自動車利用への誘導を図る。</li> </ul> <p>&lt; 冬期の円滑な交通確保 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 交差点排雪箇所の増加。</li> <li>● バスレーン等の排雪強化を図る。</li> <li>● 効率化とメリハリをつけた事業展開を行うとともに、協働の取り組みを推進する。</li> </ul>

交通モード	現状と課題	基本的な考え方(取組方針)
<p>駐車場</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 札幌市内において一般車両の駐車場は概ね充足しており、なかでも、都心部については余裕が生じている。</li> <li>● 駐車場整備による建物のレイアウトの制約、出入口による歩道の分断といった、まちづくりの視点からの課題がある。</li> <li>● 都心部における多くの建物で、まだ荷捌き駐車場は確保されていない。</li> </ul>	<p>&lt; 駐車場 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 駐車場の共同化や既存駐車場の有効活用など、必要な駐車機能を工夫して確保する。</li> </ul> <p>&lt; 荷捌き駐車場 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 今後も附置義務条例などによる路外施設を増やしていくことを基本としつつ、路上での荷さばきのルール化などの効果的な取り組みをあわせて実施していく。</li> </ul>
<p>徒歩</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 生活環境や連続した移動環境をハード・ソフトの両面から継続して整備・改善していくことが求められている。</li> <li>● 都心全体のまちづくりを先導する交流拠点間を地上・地下の多様性に富んだ空間によってネットワーク化することで、安全で快適な回遊を支え、にぎわいある街並みを実現していくことが求められている。</li> </ul>	<p>&lt; 歩道バリアフリー化 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 歩道バリアフリー化整備を積極的、効率的に促進するため、基本構想で定める優先度が高い地区の主要な歩道から重点的に整備を行う。</li> </ul> <p>&lt; 地下空間 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 既存地下空間の活用や、民間開発と一体となって地下広場空間の拡充を図ることにより回遊ネットワークの強化を図る。</li> <li>● 地上・地下が一体となったにぎわいの創出を図る。</li> </ul>
<p>自転車</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ルール・マナーの欠如、走行空間が明確でないことなどが要因で、歩行者と自転車の接触事故が増加するなど、歩道環境の悪化を招いている。</li> <li>● 駐輪場の容量が不足していること以外にも、有料地区で駐輪料金を負担したくない、駐輪場が目的地から離れているなどの理由から、歩道上など施設外に駐輪され、歩道環境や景観の悪化を招いている。</li> </ul>	<p>&lt; 走行環境 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通特性や地域特性などを考慮した上で、都心部や駅周辺から自転車走行空間の確保に向けた取り組みを進めていく。</li> <li>● 利用者に対して、ルール・マナーの周知・啓発を図っていく。</li> </ul> <p>&lt; 駐輪環境 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 行政、市民、事業者(施設管理者)がそれぞれの役割を踏まえながら、総合的な駐輪対策(既存用地を活用した駐輪環境の整備、民間整備の制度検討など)を推進していく。</li> </ul>

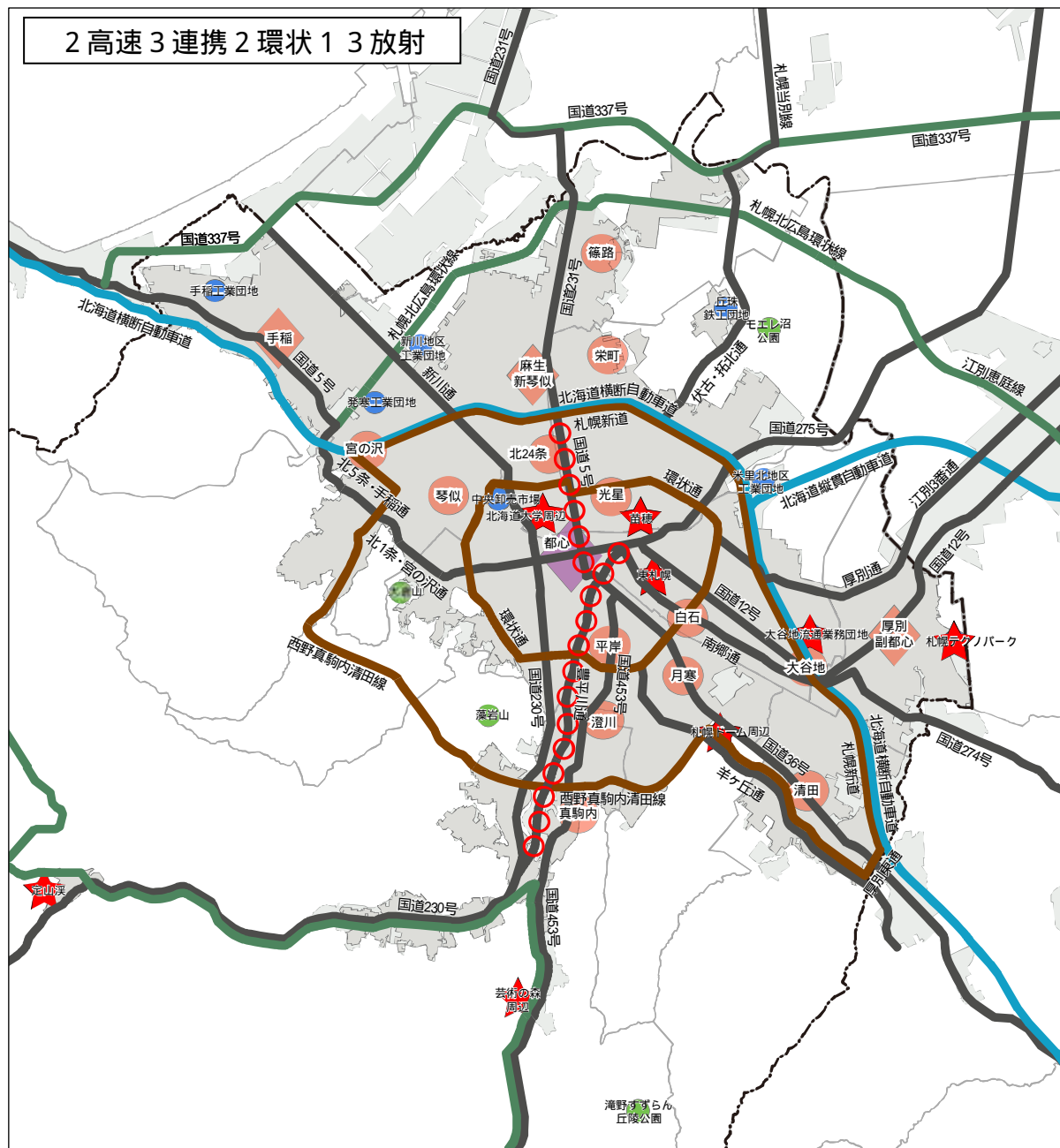
広域的交通ネットワーク		
北海道の中核都市としての役割を果たすためには、道内各地域から札幌への交通利便性を高める必要があり、札幌都市圏の市町村が様々な機能を分担しながら、全体としてバランスの取れた発展を続けるため、広域的なネットワークの充実が求められています。		
交通モード	現状と課題	基本的な考え方(取組方針)
北海道新幹線	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交流人口拡大による北海道・東北エリアの経済波及効果が期待されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 札幌までの延伸について、早期の着工が実現するよう取り組んでいく。</li> </ul>
航空 (丘珠空港)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「道内空港活性化ビジョン」において、新千歳空港と役割を分担し、道央圏と道内各地の交流を支える道内航空ネットワークの中核空港として位置付けられている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現行路線の利用促進や利便性の向上等の取り組みを進めていく。</li> </ul>

4-3-2 交通体系図

(1) 骨格公共交通ネットワーク（広域的交通ネットワークを含む）



(2) 骨格道路交通ネットワーク（広域的交通ネットワークを含む）



凡 例		凡 例	
	高速交通体系 (高速道路等)		都心
	連携道路		高次都市機能拠点
	環状道路		広域交流拠点
	放射道路		地域中心核
	都心アクセス強化道路軸		主な観光地
			主な物流関連施設
			札幌市域
			市区町界
			市街化区域
			D I D 地区

